This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

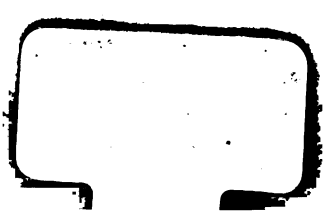
+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

8. K. 1.



AZ 2301

MÉMOIRE

SUR LA

SITUATION POLITIQUE ET MILITAIRE

DE L'EUROPE

DE L'IMPRIMERIE DE CRAPELET

9, RUE DE VAUGIRARD

MÉMOIRE

SUR LA

SITUATION POLITIQUE ET MILITAIRE

DE L'EUROPE

A L'OCCASION DES TRAITÉS DE 1831, 1833 ET 1841

SUR LE DROIT DE VISITE

PAR

LE LIEUTENANT GÉNÉRAL

COMTE DE GIRARDIN

LZ 2301

PARIS

LIBRAIRIE D'AMYOT, ÉDITEUR

6, RUE DE LA PAIX

1844

HC 890

BIBLIOTHÈQUE CANTONALE
LAUSANNE
ET UNIVERSITAIRE

MÉMOIRE

SUR LA

SITUATION POLITIQUE ET MILITAIRE

DE L'EUROPE,

A L'OCCASION DES TRAITÉS DE 1831, 1833 ET 1841,

SUR LE DROIT DE VISITE.

Nous ne sommes ni pair, ni député, ni ministre; mais nous sommes citoyen, et c'est comme tel que nous demandons jusqu'où peut aller la condescendance d'un grand peuple? En d'autres termes, les 35 millions d'habitants que possède la France peuvent-ils consentir à toutes les conséquences qui doivent résulter des traités de 1831 et 1833?

Si nous ne voulons point examiner, quant à présent, les différentes causes qui ont produit tous les changements de gouvernement qui ont eu lieu en France depuis 1789, cependant il nous serait facile de démontrer que la généralité peut en être attribuée à l'autorité gouvernementale;

mais de quelle utilité seraient pour nous ces récriminations? C'est l'avenir de la France qui nous importe et qui nous occupe.

Toutefois, avant de parler des traités de 1831 et de 1833 (et nous allions ajouter de 1841), et conséquemment des motifs qui les ont fait surgir, nous croyons devoir dire :

Que si l'Espagne a cessé d'être une puissance de premier ordre, c'est à la disparition de sa marine qu'il faut l'attribuer;

Que si le Portugal et la Hollande ont perdu toute leur influence, c'est par suite des mêmes causes;

Que si les marines turque, suédoise et danoise, jouissent encore de quelque sécurité, c'est sous la condition, le cas échéant, de fermer à la Russie les Dardanelles et les Belts;

Que si les marines autrichienne, sarde et napolitaine ne sont point inquiétées, c'est parce qu'elles ont pris l'engagement d'appuyer, bon gré, mal gré, le despotisme maritime de l'Angleterre, et qu'il en est de même pour ce qui concerne la Prusse et les villes anséatiques.

Il résulterait déjà, de ce premier exposé, que

l'empire britannique ne trouve plus en Europe que la France qui lui fasse ombrage et qui puisse l'inquiéter; aussi tous ses efforts tendent-ils à la désarmer.

Pour atteindre ce but, deux moyens qui tiennent à notre politique et à nos institutions lui sont offerts :

Le premier, en réunissant contre nous toutes les puissances du continent, ce qui nous force d'augmenter, sans utilité et qui plus est, à notre détriment, comme calcul politique, comme calcul de puissance et comme calcul d'avenir, le chiffre de nos armées de terre.

Le second, en détruisant notre commerce maritime, et conséquemment *le pied de guerre* de nos armées navales.

Nous pourrions nous réduire à ces faits, tant les conséquences en sont palpables; mais comme il faut aux hommes qui nous gouvernent plus d'un enseignement, attendu que si l'esprit et la faculté de s'exprimer ont leurs avantages, ils ont aussi comme toute chose leurs inconvénients; nous croyons donc devoir rapporter, mais d'une manière succincte, les principaux errements qui

ont été suivis par l'Angleterre, afin que le gouvernement, c'est-à-dire les deux Chambres et le Pouvoir exécutif, puissent juger en pleine connaissance de cause s'ils ont le droit ou la triste mission de faire descendre la France, forte aujourd'hui de 35 millions d'habitants, au rang des puissances secondaires. En d'autres termes, de compromettre sa nationalité, en la soumettant, par le défaut d'alliances, aux États de premier ordre.

Et d'abord, si nous recherchons les moyens dont l'Angleterre s'est servie pour accroître sa marine, nous trouvons que jusqu'à la fin du XVI^e^ siècle, elle n'avait eu ni prétentions suivies, ni dispositions bien prononcées pour la carrière maritime; mais qu'aussitôt que ses troupes furent forcées de quitter le continent, que les progrès des peuples modernes se firent remarquer dans l'art de la navigation, et surtout que le perfectionnement de l'artillerie se fit sentir, c'est alors que cette puissance changea et son système militaire et son système politique.

L'établissement des colonies lointaines qui portèrent le théâtre des guerres européennes sur les

mers des deux Indes; l'émigration vers l'Angleterre des Flamands insurgés dans les Pays-Bas; le mariage de la reine Marie avec Philippe II, roi d'Espagne, toutes ces circonstances devinrent également utiles aux progrès du commerce anglais, surtout en favorisant leurs liaisons avec les habitants des riches possessions du Pérou et du Mexique, ce qui enflamma leur cupidité et leur ouvrit une carrière d'ambition mercantile, qu'Élisabeth, qui monta sur le trône après Marie, se chargea de diriger.

Sous ce règne, l'Angleterre eut des succès en se mesurant avec les principales puissances de l'Europe. Dracke commit des dévastations dans les possessions espagnoles de l'Amérique, tandis que d'autres amiraux désolaient les côtes de la France pour secourir les calvinistes.

La Grande-Bretagne, en irritant l'orgueil de Philippe II, en soutenant les insurgés des Pays-Bas, lui fit armer la fameuse flotte dite *l'Invincible;* mais l'Angleterre, par son énergie, triompha plusieurs fois de toutes les forces maritimes de la monarchie espagnole, qui n'a jamais pu qu'imparfaitement se relever de cette chute.

Dès lors, l'Angleterre commença à faire valoir, sous Jacques et Charles I^er^, des prétentions contre les Hollandais, tant pour la pêche du hareng sur les côtes d'Écosse, que pour celle de la baleine aux côtes du Groenland. Enfin, *elle reconquit sur les villes anséatiques*, par la suppression de leurs priviléges, le commerce de ses propres draps, en excluant ceux des étrangers dont elle avait reçu, en 1552, jusqu'à 50 000 pièces, tandis que tous les négociants anglais en avaient seulement débité 1 100 dans toutes les fabriques de la Grande-Bretagne.

A la mort d'Élisabeth, en 1604, toute la puissance navale de l'Angleterre consistait en 42 bâtiments de guerre de 16 935 tonneaux, montés par 7 532 matelots, indépendamment de 819 canonniers. Aucun de ces bâtiments ne pourrait actuellement entrer en ligne. Deux seulement étaient de 1 000 tonneaux, et trois de 900, tous montés de 40 canons ; trois autres de 800 tonneaux portaient 30 pièces d'artillerie, et le reste, depuis 700 tonneaux jusqu'à 20, n'aurait pu résister à quelques-unes de nos frégates, et même à nos corvettes.

On se formera également quelque idée de l'état de prospérité de l'Angleterre à la fin du XVI^e^ siècle, si l'on compare sa population qui s'élevait à cette époque, en y comprenant le pays de Galles, à plus de 5 millions d'habitants, à celle de 1377, qui ne dépassait pas le chiffre de 2 millions 230 000 âmes, dont 90 000 seulement pour la cité de Londres. A la vérité, cette ville avait été dévastée, peu d'années auparavant, par une peste malheureusement trop célèbre.

En 1688, la population de l'Angleterre était de près de 6 millions d'habitants, et celle de Londres dépassait 500 000 âmes. L'on attribuait cet accroissement à la création d'une marine permanente et d'un commerce florissant; car antérieurement à cette date, Londres ne faisait pas même partie des cinq villes maritimes, telles que Hastings, Romnex, Hith, Douvres et Sandwich, qui par leur chartre étaient obligées d'équiper 57 vaisseaux pour le service du Roi.

Depuis l'acte de navigation, de même qu'aux moyens mis en œuvre pendant les règnes précédents pour fonder la marine anglaise, on remarque l'esprit *négociatif* et législatif de Cromwell, qui

parvint au suprême pouvoir autant par ses combinaisons que par la situation de l'Angleterre, et surtout l'application qu'il mit à consolider la puissance navale de la Grande-Bretagne.

Le premier trait d'habileté que lui suggéra le soin même de sa propre sûreté, fut de diriger toute la ferveur de la nation contre la prospérité de la Hollande, dont les succès extraordinaires dans la carrière maritime étaient bien faits pour exciter la jalousie de l'Angleterre. D'abord Cromwell fit proposer aux Provinces-Unies de ne former, avec la Grande-Bretagne, qu'une même république. Il donnait à ce changement le nom de coalition, pour signifier que les deux États s'accroîtraient et se fortifieraient mutuellement. Le refus des Hollandais fut l'époque d'une sanglante inimitié qui développa, de part et d'autre, des moyens surprenants d'attaque et de défense. Pendant près de trente années, trois guerres maritimes, dans lesquelles Louis XIV secourut *tantôt l'Angleterre, tantôt la Hollande*, occasionnèrent des prodiges de bravoure et de courage de la part des marins hollandais et anglais; mais enfin la fortune se déclara pour ces derniers, qui virent

terminer, à la paix de Nimègue, en 1768, toute rivalité entre les deux peuples. Ce fut à cette époque que la France commença à se montrer à son tour rivale de la Grande-Bretagne sur les mers.

Pour apprécier avec quel soin et quelle habileté Cromwell conduisit les affaires maritimes de son pays, il suffit de remarquer qu'à sa mort il existait une flotte de 160 vaisseaux de 62 594 tonneaux.

Charles II, qui gouverna après lui, aimait la marine, dont il avait pris le goût pendant son séjour en Hollande; et par la raison qu'il y avait augmenté sa haine contre les Hollandais, il s'attacha à fortifier cette partie si essentielle.

A des moyens solides il joignit ceux qui devaient produire l'esprit d'enthousiasme par les trois médailles qu'il fit frapper en mémoire de la victoire remportée par le duc d'York sur les Hollandais, en 1665. Sur l'une on lisait : *Je revendique la possession des quatre mers ;* sur l'autre : *l'empire est en notre pouvoir ;* et sur la troisième : *La mer lui sera soumise.*

Mais un trait de sagesse et de véritable patrio-

tisme de Charles II, c'est celui où, bannissant tout ressentiment contre la mémoire de Cromwell, il se hâta d'adopter le fameux acte de navigation.

Dès l'année 1381, Richard II en avait émis le principe dans la loi qui défendait à tout sujet du Roi, d'importer ou d'exporter aucune marchandise sur d'autres vaisseaux que ceux munis de la permission du Roi.

Élisabeth avait introduit l'usage de donner des gratifications à ceux qui construiraient des navires de 100 tonneaux; Jacques Ier consacra aussi de grandes sommes à l'encouragement de cette importante construction. Charles Ier accorda 5 livres sterling par chaque tonneau à quiconque armerait un navire de 200 tonneaux.

Cromwell, en faisant passer l'acte mémorable de navigation par le parlement, en 1651, n'eut d'abord d'autre dessein que de se venger des Hollandais; cependant il ne put mettre ce règlement en vigueur à cause de la guerre d'Espagne qui l'obligeait, malgré lui, de laisser la liberté aux négociants hollandais; attendu que, sans leur secours plusieurs branches, tant d'importation que d'exportation, eussent été interrompues. Cette raison

ne subsistant plus lorsque Charles II monta sur le trône, il se hâta de faire autoriser l'important bill dont nous venons de parler, et de le confirmer par un édit, l'année suivante 1661.

Le comte d'Estrades assurait, dans une lettre à Colbert, du 8 novembre 1663, que cet édit n'était point encore exécuté; et bien que cet habile négociateur donnât pour raison l'économie du fret sur navires hollandais, le véritable motif était la disette des bâtiments et le manque de capitaux qui forçaient alors les négociants d'Angleterre à recourir aux Hollandais. Cet écrivain ajoute que l'acte de navigation fut d'augmenter immédiatement le nombre de bâtiments marchands. Sous le règne de Charles I^er^, on n'en comptait dans ses États que *trois* du port de 300 tonneaux, tandis qu'avant la mort de Charles II, on en trouvait *plus de* 400 de cette force, ce qui ne suffisait point encore pour supplanter de suite les Hollandais.

Au surplus, quel que soit le dissentiment des écrivains politiques sur l'influence qu'a pu avoir l'acte de navigation sur la prospérité générale de l'Angleterre, les faits prouvent que son succès a été complet, *quant aux moyens d'accroissement de*

sa force maritime, qui, en 1675, s'élevait déjà à 69 681 tonneaux et 30 951 matelots. La marine militaire avait donc triplé en moins d'un siècle écoulé depuis la mort d'Élisabeth.

Depuis la révolution de 1688 jusqu'à la mort de Guillaume III, en 1702, la Hollande, par son énergie, ses ressources économiques et sa bonne fortune, avait fait disparaître devant ses flottes la puissance espagnole et portugaise sur l'Océan. Quel fut donc le triomphe de l'Angleterre, à la paix de Nimègue, en 1678, lorsqu'elle y régla, pour les Provinces-Unies, que le salut serait rendu aux vaisseaux anglais dans toute l'étendue des quatre mers qui environnent les îles britanniques!

L'abaissement de la Hollande était un triple avantage remporté par la Grande-Bretagne sur les flottes espagnole, portugaise et hollandaise. L'orgueil de Louis XIV, excité par l'inimitié de Guillaume III, essaya dès lors d'opposer à cette puissance une rivale redoutable par la création d'une marine française; mais la Grande-Bretagne en demeura encore victorieuse.

Au moment de la guerre de 1688, allumée par

l'ambition de Guillaume, la force maritime de l'Angleterre était de 101 032 tonneaux.

En 1695, deux années après la victoire que les flottes britanniques remportèrent sur celles de la France, à la Hogue, elle n'était encore que de 112 400 tonneaux, montés par 45 000 matelots. On observe même que, malgré la supériorité de la marine anglaise sur la nôtre, les pertes de son commerce furent si considérables dans la guerre terminée par la paix de Ryswick, que, dans l'hiver de 1699, on ne comptait dans la Tamise, sur les vaisseaux anglais, que 65 788 tonneaux; sur les bâtiments étrangers 83 238; en tout 149 026 tonneaux.

Les armateurs français prirent à l'Angleterre, dans cette guerre, 4 200 bâtiments marchands, évalués à 30 000 livres sterling.

Les ouvriers furent sans travail, les assurances montèrent à 30 pour 100. L'intérêt s'éleva à 10 pour les marchands, et des banqueroutes journalières, qui étaient les suites inévitables de ces malheurs, affectaient vivement une nation dont le commerce était la *richesse*, et la marine *la sûreté*. Cet état déplorable força Guillaume à écouter les

cris de la nation en faveur de la paix : grande leçon dont la France aurait bien dû profiter dans les différentes guerres qu'elle a eues, ou qu'elle aurait contre l'empire britannique, attendu que le principal objet des ennemis de l'Angleterre doit toujours être d'attaquer son commerce; que le ménager, c'est prolonger la guerre et tous les maux qu'elle entraîne ; et que l'épargner, comme tout ou partie, c'est laisser à cet État toutes ou parties de ses ressources et rendre éternelles les hostilités. En moins de mots : c'est lui laisser le pied de guerre de ses armées navales, et conséquemment les moyens de l'entretenir.

Cet axiome de notre propre sûreté est, nous le savons, en opposition avec la doctrine de Mably et de plusieurs économistes à idées philosophiques, qui allaient jusqu'à vouloir que l'usage de la course fût interdit entre les nations belligérantes.

Si l'Angleterre même, dont c'était l'intérêt direct, n'a pas partagé cette opinion, pourquoi la reconnaîtrions-nous quand elle affecte notre sécurité dans nos moyens d'attaque comme dans ceux de notre défense ?

Comme notre but est d'amener notre pays à

mesurer non-seulement le danger qui le menace, mais à en triompher; comme il est impossible, ajouterons-nous, de ne pas voir le mouvement social et commercial qui s'est opéré en France depuis un demi-siècle, les différents changements qui sont survenus dans ses mœurs, dans les formes de son gouvernement, et particulièrement dans la constitution militaire de ses armées, qu'il serait également très-impolitique de ne pas reconnaître que ces changements sont d'autant plus graves qu'ils indiquent une époque de transition ou de lassitude, la question est donc de savoir si nous pouvons échapper à cette situation sans modifier l'organisation de notre puissance militaire, l'élément dominant de tout système politique.

Voici à ce sujet comment s'exprimait *Montecuculli :*

« Quand les armées sont florissantes, les arts, « le commerce, tout l'État fleurissent à la fois sous « leur ombre; mais dès qu'elles viennent à lan- « guir, il n'y a plus ni gloire, ni valeur, ni « sûreté.

« On ne peut se flatter qu'en demeurant dans « le repos, on puisse jouir d'une vie commode et

« tranquille ; on ne laisse pas d'être inquiété, quoi-
« qu'on n'inquiète personne. Enfin, un grand
« empire ne peut se maintenir sans armées ; s'il
« n'attaque il est attaqué. Dans le voisinage des
« peuples puissants et jaloux, on ne peut avoir de
« véritable paix ; il faut accabler ou être accablé,
« tuer ou périr. »

Il serait assurément facile, en prenant à la lettre cette citation, d'y trouver le principe d'une guerre continue ou d'un gouvernement despotique ; mais si au contraire elle est prise dans son esprit, c'est-à-dire dans un sens philanthropique, ne vient-elle pas en aide au maintien de la loi, à la prospérité du pays, à la dignité nationale et aux sentiments de respect qu'un grand peuple doit être désireux d'inspirer ? n'est-elle pas enfin la garantie la plus certaine du maintien de la paix, le but de toute nation ?

Déjà la promulgation de l'acte de navigation, que l'on pourrait qualifier tout à la fois de système militaire et de système politique, avait jeté des semences de mécontentement dans les colonies soumises à l'Angleterre dont les intérêts commerciaux étaient subordonnés à ceux de la mère patrie.

Cet état de choses n'avait fait que multiplier leurs différends, surtout par rapport à la législation continentale dont toutes les combinaisons consistaient, à quelques exceptions près, à réserver à l'Angleterre le monopole des productions coloniales et la vente exclusive des produits des manufactures britanniques.

Le moment parut donc se présenter en 1764, pour les colonies, de rompre avec l'Angleterre, à l'occasion du timbre. Mais cet acte ayant été révoqué, le mécontentement fut contenu jusqu'en 1767, que les impôts établis principalement sur le thé donnèrent lieu à de nouveaux griefs.

Le gouvernement anglais qui avait temporisé jusqu'en 1774, rompait alors lui-même ouvertement en fermant le port de Boston, et les hostilités commencèrent entre les États-Unis et la Grande-Bretagne.

Toutefois, cette querelle coloniale ne devint une guerre maritime en Europe qu'en 1775, après que la France eut reconnu l'indépendance des insurgés, et que la Hollande et l'Espagne vinrent se réunir à elle pour proclamer la liberté des États-Unis d'Amérique.

Nous le demanderons : ce qui existe aujourd'hui entre le continent et l'Angleterre n'est-il pas identique avec ce qui existait en 1775 entre cette puissance et l'Amérique? Et ce rapprochement n'est-il pas tout à la fois un avertissement et un exemple?

Nous savons qu'à cette époque l'Angleterre, bien qu'elle fût seule contre les trois premières puissances maritimes de l'Europe, déploya des forces extraordinaires;

Que Chalmers, auteur anglais, fit remarquer que le tonnage de la marine royale, qui n'était en 1695 que de 112 400 tonneaux, montés par 45 000 matelots, était en 1774 de 276 446 tonneaux, montés par 100 000 matelots, et que, dans les six années de guerre de 1775 à 1781, l'Angleterre ajouta à cet effectif 314 vaisseaux, 8 888 canons et 145 654 tonneaux;

Que si les accidents ordinaires de la navigation et la bonne fortune de ses ennemis lui firent perdre plusieurs vaisseaux, cependant, en 1783, sa flotte était encore de 393 vaisseaux, montés par 104 978 matelots;

Que cette lutte, pour ainsi dire miraculeuse, de

la seule force navale de l'Angleterre contre celle des trois premières puissances maritimes de l'époque est d'autant plus à remarquer, que la Grande-Bretagne, assiégée par tant d'ennemis, se trouvait non-seulement privée de secours coloniaux et continentaux, comme dans les guerres précédentes, mais qu'elle avait même à combattre en Amérique les mêmes forces qu'elle avait eues pour auxiliaires;

Que les milices, les matelots, les bois de construction, les mâtures, le fer, le cuivre, le chanvre, le goudron, etc., ressources qu'offraient jadis à leur métropole les États-Unis, manquèrent alors aux armements de l'Angleterre; et, pour donner quelque idée du préjudice qui devait en résulter pour sa marine, il suffit d'observer que le commerce anglais en Amérique, avant les troubles, alimentait seul 83 900 matelots;

Que dans la guerre de 1756, les Anglo-américains mirent sur pied 25 000 hommes de milice pour seconder les entreprises de l'Angleterre, et les provinces septentrionales, connues sous la dénomination générale de Nouvelle-Angleterre, 35 000 matelots.

Il fallut donc que le gouvernement britannique déployât, dans la guerre de l'indépendance américaine, des ressources extraordinaires pour suppléer aux énormes pertes dans les éléments de sa force maritime, et conséquemment les efforts que durent faire les négociants de la métropole, si l'on en juge par l'exemple de ceux de Liverpool qui armèrent, jusqu'au 17 avril 1779, 120 bâtiments pour la course, de 10 à 30 canons, dont la plupart de 14 à 20, formant ensemble 30 787 tonneaux, 1 986 pièces de canon et 8 751 hommes d'équipage.

Mais enfin, soit que l'Angleterre fût exténuée, ou seulement lassée, elle fut obligée de consentir à la paix et de reconnaître, en 1783, l'indépendance américaine, et conséquemment dans la nécessité de s'occuper de nouveaux plans de commerce et de navigation, afin de retrouver les moyens de réparer les pertes qu'elle venait de sanctionner à jamais, en plaçant les treize États-Unis sur la même ligne que les nations de l'Europe.

Ses forces maritimes, qui étaient en 1788 de 118 vaisseaux de ligne, depuis 100 canons jusqu'à 60; de 69 frégates de 44 canons à 52; de

64 bâtiments de toute grandeur, tant cutters que sloops, etc., le tout armé de 12 000 pièces de canon, et monté par plus de 100 000 matelots, furent portées en 1792, lorsque la révolution française appela son attention, à 661 navires dont 171 vaisseaux de ligne, 210 frégates et 256 sloops.

Si nous présentons maintenant la force dont se composent aujourd'hui les différentes marines royales et marchandes de l'Europe, nous trouvons :

	VAISSEAUX.	FRÉGATES.	BATIMENTS de moindre dimension.	BATEAUX à vapeur.	BATIMENTS marchands.
1° Que celles de l'Espagne sont de.....	10	18	30	4	200
2° — du Portugal.....	2	4	6	2	100
3° — de la Hollande.....	8	16	12	6	350
4° — de la Turquie.....	18	32	50	8	50
5° — de la Suède.....	4	8	16	6	250
6° — du Danemark.....	5	8	18	8	300
7° — de la Russie.....	55	34	50	20	50
8° — de l'Autriche.....	3	8	61	6	25
9° — de la Sardaigne.....	2	3	10	3	20
10° — des Deux-Siciles....	2	5	20	4	40
11° — de la Prusse.....	»	»	5	2	6
12° — des villes anséatiques	»	»	»	4	12
Total des marines réunies, moins celles de France et d'Angleterre (A).....	109	136	278	73	1 403
13° — de la France (B)....	23	31	146	41	4 000
14° — de l'Angleterre (C)..	112	129	160	200	20 033
Total général.....	244	296	584	314	25 436

Si nous comparons les marines réunies du

continent (A), moins celle de la France (B) à celle de l'Angleterre (C), nous trouvons qu'elles la dépassent sous le rapport des frégates et des bâtiments de moindre dimension, mais qu'elles sont inférieures sous celui des vaisseaux, et particulièrement pour les bateaux à vapeur.

Tableau comparatif.

Si nous réunissons toutes les marines de l'Europe, moins celle de l'Angleterre, nous trouvons qu'elles se composent de.....	VAISSEAUX.	FRÉGATES.	BATIMENTS de moindre dimension.	BATEAUX à vapeur.	BATIMENTS marchands.
	132	167	424	114	5 403
Marine anglaise.....	112	129	160	200	20 033
Différence.....	20	38	264	86	14 630

Ce qui établit à l'avantage des marines réunies une différence de .....
- 20 vaisseaux.
- 38 frégates.
- 264 bâtiments de moindre dimension.

Et à leur désavantage, une différence de.....
- 14 630 bâtiments marchands.
- 86 bateaux à vapeur.

Comme c'est dans cette différence de 14630 bâtiments que réside toute la puissance et la supériorité de la marine anglaise, non-seulement sous le rapport de son commerce, mais du pied de guerre de sa marine royale; que c'est aussi ce qui explique tous les avantages que l'empire bri-

tannique a remportés sur les marines espagnole, hollandaise et française; de même que l'élévation progressive et subite qui s'est fait sentir toutes les fois que l'Angleterre a eu besoin d'augmenter sa marine royale, notamment en 1792 lorsque la révolution française appela toute son attention.

L'on doit également remarquer dans le tableau comparatif que nous venons de présenter, le soin que l'Angleterre a mis à élever le chiffre de ses bateaux à vapeur, qui dépasse de 86 celui de toutes les marines réunies, indépendamment de ce qu'il est bien supérieur, comme on le sait, quant à la force, à la grandeur et à l'armement, parce qu'il était impossible que son esprit de prévoyance et plus encore sa sûreté ne lui ait pas fait pressentir l'immense changement que cette nouvelle découverte devait faire subir dans l'organisation et particulièrement dans la construction des forces maritimes.

Si nous passons maintenant aux possessions excentriques ou coloniales que possède l'Angleterre, nous trouvons qu'elles s'élèvent à 70, sous les désignations suivantes:

	NOMBRE de colonies.	POPULATIONS BLANCHE.	POPULATIONS DE COULEUR.
En Europe.			
Gibraltar, Malte, Gozzo, Corfou, Céphalonie, Zante, Santa-Maura, Ithaque, Cerigo, Paxo, Heligoland.....	11	347 691	»
En Asie.			
Bengale, Agra, territoire au delà du Gange, Madras, Bombay, Ceylan, Penang, province de Wellesley, Malacca, Singapor.	10	62 162	97 356 000
En Australie.			
New South Wales (est), Van-Diémen, Swan River, ou West-Australie, South-Australia, Norfolk Island.....	5	131 800	155 000
En Afrique.			
Cap de Bonne-Espérance, Maurice (ou Ile de France), Seychelles, Sainte-Hélène, Ascension, Sierra-Leone, Gambie, cap Coast-Castle, Accra, Dixcave, Amnamaboe, Fernando Po, Aden (Red sea Mouth)...	13	67 868	242 800
En Amérique (nord).			
Haut-Canada, Bas-Canada, Nouvelle-Brunswick, Nouvelle-Ecosse, cap Breton, île Prince Edouard, New-Founland, territoire de la baie d'Hudson..	8	1 410 400	120 000
En Amérique (sud).			
Guyane anglaise (Demerara, Essequibo, Berbice), Honduras, îles Falkland (Soledad, W. Falkland).....	5	3 958	99 572
Iles de l'Inde occidentale.			
Jamaïque, Caymans, Trinité, Tabago, Grenade, Saint-Vincent, Barbades, Nevis, Anguilla, Tortola et les îles Vierges, Nouvelle-Providence et Bahamen, Saint-Georges et Bermudas.....	18	71 350	639 708
TOTAUX.....	70	2 095 229	98 613 079
		100 708 308 habitants.	

Si nous faisons ensuite l'énumération des colonies ou contrées enlevées aux différentes puissances de l'Europe et de l'Asie, par l'Angleterre, nous trouvons qu'elles s'élèvent à 35, savoir :

1° A LA FRANCE, DIX : telles que :		POPULATIONS.
En 1764.....	Le Haut et Bas-Canada....	900 000
	L'Acadie ou Nouvelle-Ecosse	145 000
	Terre-Neuve.....	60 000
	La Grenade.....	29 000
	Saint-Vincent.....	26 800
	Dominique.....	19 000
	Saint-Christophe.....	24 000
En 1802.....	Tabago	14 300
	Sainte-Lucie.....	18 100
En 1814.....	L'île de France (ou Maurice).	91 000
2° A L'ESPAGNE, SIX :		
En 1656.....	La Jamaïque.....	386 000
En 1767.....	Campêche	4 000
En 1784.....	Honduras.....	2 660
	Iles Bahama.....	16 300
En 1802.....	La Trinidad.....	42 500
En 1837.....	Iles Falkland.....	»
3° A LA HOLLANDE, TROIS :		
En 1802.....	Demerari.....	65 547
	Berbice et Essequibo.....	26 000
	Cap de Bonne-Espérance...	105 300
4° A LA TURQUIE, HUIT :		
En 1824.....	Les îles Ioniennes	202 000
5° A L'ORDRE DE MALTE, DEUX :		
En 1824.....	Malte et Gozzo.....	304 000
6° AU DANEMARK, TROIS :		
En 1844.....	Acera, cap Coast Castle, Côte-d'Or.....	»
7° AU GRAND MOGOL et autres provinces indigènes de l'Indoustan, TROIS :		
Dans les XVII^e^, XVIII^e^ et XIX^e^ siècles. Présidences de Bengale, de Madras et de Bombay.....		90 000 000

Récapitulation des colonies enlevées.

	POPULATIONS.
10 à la France	1 327 200 habit.
6 à l'Espagne	451 400
3 à la Hollande	196 817
8 à la Turquie	202 000
2 à l'ordre de Malte	304 000
3 au Danemark	»
3 aux puissances indigènes de l'Indoustan	90 400 000
TOTAL	92 481 417 [1]

Enfin si nous présentons l'état des colonies possédées aujourd'hui par les différentes puissances de l'Europe, nous trouvons qu'elles s'élèvent à 68, savoir :

[1] Malgré les traités de 1831, 1833 et 1841, et toutes les idées humanitaires et philosophiques mises en avant depuis un demi-siècle, il est de toute notoriété que l'esclavage continue d'exister dans les possessions anglaises de la presqu'île de l'Inde, notamment dans les contrées qui avoisinent le cap Comorin et les établissements portugais. C'est un fait avoué dans le parlement britannique.

Quant au nombre des esclaves, il reste inconnu, parce qu'aucun dénombrement n'est fait dans ces régions. On les a estimés à 200 000; mais il n'est pas impossible qu'en doublant ce chiffre on fût plus près de la vérité.

Aucune disposition législative n'a été faite, ou seulement proposée, pour changer cet état de choses, qui cependant est si fort en contradiction avec les principes d'humanité professés en Europe par le ministère anglais.

	NOMBRE de colonies.	POPULATIONS		
		LIBRES.	ESCLAVES.	TOTAL.
A LA FRANCE, NEUF:				
En Amérique.				
La Martinique	1	37 955	80 194	118 149
Guadeloupe, Marie-Galante, Désirade, les Saintes : partie de l'île Saint-Martin	1	37 604	93 558	131 162
Guyane française	1	6 656	16 705	23 361
Saint-Pierre et Miquelon	1	1 858	»	1 858
Iles Marquises		25 000	»	25 000
En Afrique.				
Sénégal et Gorée	1	7 691	10 269	17 960
Ile Bourbon	1	39 817	69 513	109 330
Algérie	1	»	»	»
Sainte-Marie, Nossibe, et divers ports de l'île de Madagascar.	1	8 000	»	8 000
En Asie.				
Pondichéry	1	79 743	»	79 743
Karikol, Mahé, Yanaon, Chandernagor		89 362	»	89 362
A L'ESPAGNE, NEUF:				
En Afrique.				
Les villes de Ceuta, Melilla, Penon-Vellez et Allucemas, sur la côte de Fez ; — les îles Canaries	2			»
En Amérique.				
L'île de Cuba et celle de Los Pinos ; — Puerto-Ricco	2			1 007 624
En Océanie.				
L'île de Luçon, les îles Bissayes, le nord de Mindanao, le nord du groupe des îles Calamianes, le groupe des îles Mariannes. Tout cet ensemble forme la capitainerie générale des îles Philippines	5			2 000 000
On évalue la population des possessions transatlantiques de la couronne d'Espagne à trois millions d'individus.				

	NOMBRE de colonies.	POPULATIONS		
		LIBRES.	ESCLAVES.	TOTAL.
AU PORTUGAL, VINGT-DEUX :				
En Asie.				
Macao sur les côtes de Chine, Diu, Daman et Goa, sur la côte occidentale de l'Inde; Dillé, dans l'île de Timor, l'une des Moluques; Larantouka, dans l'île Florès, une autre des Moluques.....	6			
Dans l'Afrique occidentale.				
Mozambique et les îles Guerimbé, un fort à Sofala, un autre à Juhamboné. La capitainerie de Sena sur le fleuve Zambèze.....	5			
Dans l'Afrique occidentale.				
Iles du Prince et de Saint-Thomas; colonie Saint-Philippe sur la côte de Benguela; celle de Saint-Paul, sur la côte d'Angola; le comptoir Saint-Salvador, au Congo.....	5			
Iles du Cap-Vert; comptoirs de Cacheo et Bissao, sur la côte de Guinée.....	3			
Iles de Madère et de Porto-Santo.	2			
Archipel des Açores.....	1			
On évalue la population des possessions transatlantiques du Portugal à huit cent mille individus.....	»			800,000
A LA HOLLANDE, DIX-HUIT :				
En Amérique.				
Les îles de Saba et Saint-Eustache, moitié de l'île Saint-Martin; île de Curaçao, avec les États voisins; Bonaire, Oruba, Tortusa; la colonie de Surinam, contenant toute la Guyane centrale.....	5			160,000

	NOMBRE de colonies.	POPULATIONS		
		LIBRES.	ESCLAVES.	TOTAL.
En Afrique.				
Fort Saint-George-de-Mina et d'autres comptoirs sur la côte de Guinée.....	1			
En Asie ou Océanie.				
Ile de Java; la plus belle partie de Sumatra; îles Banca, Madura. Comptoirs dans l'île Bornéo dans celle de Célèbes; îles d'Amboise; partie de celle de Cérano; groupe de Banda; partie de l'île Timor, avec le fort Coupang. Le poste de Rio, et une foule d'autres districts placés sous le commandement supérieur du gouverneur général de l'Archipel indien, lequel réside à Batavia. La population de ces possessions paraît s'élever à.....	12			6 000 000
AU DANEMARK, SEPT:				
En Amérique.				
La colonie de Groenland; îles Sainte-Croix, Saint-Jean et Saint-Thomas, dans la mer des Antilles.....	4			
En Afrique.				
Cinq forts sur la côte de Guinée.	1			
Dans l'Inde.				
Tranquebar, avec un petit territoire sur la côte de Coromandel; Sérampour, sans territoire, sur le Gange; au Bengale.....	2			
Des droits fort contestés sur les îles Nicobar. On évalue la population des possessions du Danemark, à...				110 000

	NOMBRE de colonies.	POPULATIONS		
		LIBRES.	ESCLAVES.	TOTAL.
A LA SUÈDE, UNE :				
Dans le golfe du Mexique.				
Saint-Barthélemy, l'une des plus petites Antilles.....	1			10 000
A LA RUSSIE, UNE :				
En Amérique.				
Côte nord-ouest; une colonie peuplée de 2 000 Russes et de 20 000 Indiens aborigènes. Chef-lieu, Sitka.....	1			22 000
Aucun *État italien* n'a maintenant de possessions sur la côte d'Afrique.				
L'*Autriche*, la *Prusse* et les *États allemands* en général, n'ont aucune possession coloniale.				
Les *États-Unis* ont fondé sur la côte de Guinée, dans l'Afrique occidentale, la petite colonie de Libéria, chef-lieu, Mourovia. Population évaluée à dix mille noirs libres.....	1	10 000		10 000

Si, comme première déduction de ce qui précède, il est évident :

Que la marine militaire de l'Angleterre, à quelques bâtiments près, soit égale à celles réunies de toutes les marines du continent;

Qu'elle ait en outre de plus que toutes ces marines 100 000 matelots, qui appartiennent à

14 786 bâtiments de commerce, qui excèdent ceux de toutes les puissances continentales, dans lesquels sont compris 86 bateaux à vapeur;

Que le chiffre des colonies anglaises, à huit près, soit le même que celui de tous les États de l'Europe, mais que les populations de celles qui appartiennent à l'empire britannique, dépassent de 94 256 000 habitants celles du continent;

Et enfin qu'à ce chiffre de 94 256 000 habitants nous ajoutions celui de 200 millions provenant des traités que l'empire britannique a passés avec toutes les puissances du globe depuis 1783, c'est-à-dire depuis la paix d'Amérique, ne serions-nous pas autorisés à dire, qu'avec ces traités et les colonies que possède l'Angleterre, elle exploite le monde?

Si, malheureusement ces faits sont incontestables; s'ils établissent tout à la fois la situation réelle et relative qui existe entre le continent et l'Angleterre, il nous est impossible de ne pas reconnaître qu'une situation aussi fâcheuse pour notre sécurité, aussi humiliante pour notre honneur, impose à la France comme à l'Europe continentale, l'obligation, si ce n'est le devoir, d'exa-

miner d'abord et d'apprécier ensuite, les trois questions suivantes :

La première : Les puissances continentales européennes qui se sont séparées politiquement de la France, ont-elles suffisamment considéré leurs intérêts soit relatifs, soit collectifs; en d'autres termes, le présent et l'avenir?

La seconde : Les puissances continentales européennes peuvent-elles et doivent-elles concéder à l'Angleterre, soit implicitement, soit explicitement une suprématie que la France, la Hollande et l'Espagne lui ont déjà contestée en 1775 dans la guerre relative à l'indépendance des États-Unis d'Amérique ?

La troisième : Les armées de terre des puissances continentales européennes, autres que celles qui sont réellement indispensables pour le maintien des lois, la sûreté publique et les éventualités probables, ne sont-elles pas aujourd'hui hors de proportion avec leurs besoins, et qui plus est, nuisibles à leurs intérêts ?

Mais avant d'entrer dans les considérations qui se rattachent à ces hautes questions, ou qui mieux

est, pour pouvoir apprécier un tel état de choses, et aussi pour savoir jusqu'où peut aller le mépris des droits sociaux de l'Europe continentale, en ce qui concerne la liberté des mers, nous croyons devoir rappeler ce que l'on entend :

1° Par une *puissance maritime en général*, ou de *droit commun*;

2° Par une *puissance maritime exclusive*.

Et d'abord, si l'on entend par une puissance maritime en général ou de droit commun, celle qui donne à tous les peuples un droit égal à la mer, une participation commune aux avantages du commerce; qui ne leur impose d'autres bornes que celles de leur situation, de leur population, de leurs lumières, de leur industrie, et enfin que celles posées par la nature;

Pourquoi, à chaque époque de guerre, à chaque grand traité de pacification, entend-on constamment parler, avec un air de hauteur et d'exigence, des intérêts et des prérogatives de la puissance maritime, soit dans les congrès de l'Europe, soit dans les écrits anglais, soit commercialement et politiquement?

Pourquoi, en un mot, est-elle devenue le colosse

de la diplomatie européenne, l'épouvantail de tous les États faibles ou aveuglés, quand la puissance maritime n'est, en définitive, que le bien ou la propriété de tous ?

Si l'on considère encore, qu'une puissance maritime en général comprend le droit qu'ont tous les peuples de naviguer, de commercer, de communiquer, de pêcher, de parcourir librement les mers, de recevoir asile, refuge et secours sur toutes les côtes, dans tous les ports, rades ou havres ;

Que les hordes barbares ou peuplades sauvages sont appelées comme les nations civilisées à jouir de ce domaine, toujours indivis par la force des choses, bien que souvent usurpé par la politique, ou tyrannisé par l'avarice et l'orgueil réunis; en d'autres termes, que la faculté de naviguer se divise de plein droit, de droit universel, entre tous les peuples et toutes les nations, sans pour cela faire cesser la communauté générale, en ce qu'elle est de droit incontestable, répéterons-nous encore, la propriété de tous ;

Que si l'on reconnaît que chaque peuple a le droit de défendre ses côtes, ses ports, ses rades,

ses vaisseaux, son commerce et son industrie, l'on doit reconnaître aussi que ce droit ne peut s'étendre à la propriété intégrale des mers, et conséquemment à l'altération du droit des gens ;

Que si, ajouterons-nous, ils peuvent organiser, limiter, réglementer leur industrie et leur propre commerce, ils ne peuvent ni désorganiser, ni limiter, ni régulariser le commerce général ni le droit universel de navigation ;

Que si chaque peuple, dirons-nous encore, peut faire des lois particulières pour ses côtes, ses ports et son commerce, il doit laisser libres toutes les routes que le commerce s'ouvre ou parcourt sur la mer ;

Que ce sont, en un mot, les principes avoués, les principes incontestables de la puissance maritime soumise au droit commun ; qu'il n'y a que ceux-là qui soient légitimes et sacrés, et que tous les autres qui seraient invoqués ou mis en avant, doivent être considérés comme une usurpation, ou un acte de despotisme, s'ils étaient mis à exécution.

C'est donc un avertissement utile que nous a donné l'histoire de voir les peuples les plus puis-

sants périr par l'usurpation de la puissance maritime soumise au droit commun, et comment aussi des gouvernements que leurs richesses, leur grandeur et leurs forces semblaient devoir rendre éternels, avaient trouvé leur décadence et, en définitive, leur destruction par suite de l'usurpation de la puissance maritime commune à toutes les nations.

L'histoire nous apprend encore que, si les conquêtes territoriales s'améliorent et s'utilisent, les conquêtes maritimes se conservent rarement et sont presque toujours pernicieuses;

Que si l'on a vu naître, de conquêtes faites sur la terre, des empires durables, des républiques florissantes, on n'a jamais vu sortir des conquêtes prises sur la mer que des empires factices et un despotisme révoltant;

Que si des peuples agricoles, industrieux et savants ont été les descendants de peuples conquérants ou guerriers, des hordes de pirates ou de flibustiers sont sorties des peuples qui ont usurpé l'empire des mers;

Que si la terre envahie présente, à l'observateur comme à l'historien, des villes superbes, des cam-

pagnes fertiliséés, la mer usurpée ne présente que des débris et des ruines;

Que si la voix des siècles avertit les nations de veiller sur l'empire des mers, afin de les maintenir libres, c'est par la raison que cet empire ne fut jamais usurpé sans que les calamités ne *vinssent frapper les continents*, et, qui plus est, sans que des guerres de commerce n'aient allumé les feux les plus dévorants sur les deux hémisphères;

Que lorsque les mers sont asservies, qu'elles sont pour ainsi dire le domaine d'une seule nation, c'est une indication patente, incontestable de la faiblesse dans laquelle sont tombés tous les États continentaux du globe, et particulièrement le continent européen, spectateur tranquille de cet empire usurpé. Et ne serait-ce pas encourager, ajouterons-nous, une trahison contre tous les peuples de la terre que de tolérer un tel état de choses, et de ne pas dire, autant qu'il est en nous de le faire entendre, que les mers ne peuvent être asservies, puisque c'est sur les mers que doivent aller librement toutes les nations laborieuses pour porter dans les diverses parties du globe les récoltes variées de tous les climats, les fruits vivi-

fiants de l'industrie, les jouissances commodes d'un luxe utile, les subsistances superflues des pays abondants, les productions du génie, créatrices de la liberté et du bonheur social :

Les vaisseaux, si nous pouvons nous exprimer ainsi, ne devant être que des ponts de communication entre les continents, sans qu'aucune nation puisse y établir de péages, de droits exclusifs par la force, ni de priviléges par des raisons politiques. Parmi les éléments qui sont les seuls tyrans de la mer, comme ils en sont les régulateurs bienfaisants, leurs biens compensent leurs maux, tandis que rien ne balance les maux de la tyrannie exercée par une nation sur ce libre domaine donné par la nature.

Si nous disons maintenant ce que l'on entend par une marine exclusive, reconnaîtrons-nous comme un droit celui d'intercepter aux autres nations, par force ou par adresse, tous les chemins, sur la mer, du commerce et de l'industrie? de s'emparer de tous les caps, de tous les détroits, de tous les golfes, des îles les mieux situées ou les plus fertiles; de tenter d'effacer à son gré une

nation du monde commercial; d'arrêter et de fouiller à sa volonté les navires de toutes les nations; de pouvoir insulter avec impunité tous les pavillons, de les forcer à s'incliner servilement devant un pavillon usurpateur; d'exercer la puissance de la marine exclusive avec tous ses abus et toutes ses violences?

On a vu des ligues, des confédérations se former pour renverser un tel empire, mais jamais pour l'établir, tant il est vrai que la violation ouverte du droit naturel et du droit des gens n'a jamais pu être que le crime d'un gouvernement tyrannique ou d'une nation ambitieuse.

La puissance maritime exclusive a pris sa marche de l'Asie vers le pôle du nord; elle a longtemps habité la Méditerranée. L'avidité du commerce l'a portée vers les côtes de l'Océan; elle domine aujourd'hui sur toutes les mers depuis l'invention de la boussole.

Et comme règle générale, si la puissance maritime devient la plus commerçante, la puissance commerçante devient la plus redoutable; si elle est en même temps politique, la plus injuste; si elle y joint d'être guerrière, la plus en-

vahissante; si elle est ambitieuse, la plus tyrannique; insulaire, la plus intolérable, et si elle existe dans cette position seulement un demi-siècle, la plus atroce, surtout si elle s'aperçoit que les autres peuples murmurent de son despotisme.

Il faut alors une secousse générale, ou une commotion violente imprimée par une grande nation pour rétablir le droit des gens, remettre la puissance usurpatrice dans ses justes limites, et toutes les nations maritimes dans leurs droits respectifs, parce qu'il est dans la nature des choses que l'excès du mal en amène toujours le remède.

Si nous comparons maintenant les résultats de la puissance maritime soumise au droit commun à ceux de la puissance maritime exclusive;

En ce qui concerne celle du droit commun, ce n'est point une assertion nouvelle que de rappeler que c'est peu pour elle d'ouvrir des sources communes de richesses, d'industrie, de travail et de bonheur, où chaque nation peut puiser sa part; d'enrichir chacun en faisant la prospérité de tous; de porter les arts à une perfection dont tous les peuples profitent; d'augmenter partout la naviga-

tion utile, la navigation marchande; d'augmenter les produits des pêcheries, la base des richesses et de la marine; de distribuer également les divers avantages du commerce; d'étendre les idées du manufacturier, les spéculations du commerçant, l'aisance du cultivateur de toutes les contrées.

Mais que seraient ces avantages si la puissance maritime, soumise au droit commun, n'avait pas le pouvoir d'empêcher qu'aucune nation ne puisse exercer d'omnipotence sur les mers, ou ne prenne de trop grandes forces pour pouvoir se perpétuer dans des injustices odieuses?

Si, ajouterons-nous, elle ne pouvait établir un rempart nécessaire aux droits de tous les peuples, des mesures de sécurité pour l'Europe, en liant les nations les plus éloignées comme les plus rapprochées par leurs besoins et leurs ressources, en rendant tous les climats, toutes les zones, toutes les industries tributaires de chaque peuple; enfin, en organisant sur le globe une puissance active et prévoyante sans tyrannie, utile sans danger, défensive sans usurpation, protectrice sans orgueil;

En un mot, tout à la fois forte et juste sans être

ambitieuse, ou, en d'autres termes, en faisant de l'univers une seule famille; tandis que la marine exclusive ne peut forger sur le globe qu'une longue chaîne d'esclaves et des maîtres avides.

Si la puissance maritime de droit commun, dirons-nous encore, demeure intacte et sacrée, pendant la paix comme pendant la guerre, la puissance maritime exclusive s'étend et change sans cesse ses limites par la guerre comme par la paix.

Si la marine de droit commun distribue avec égalité la masse totale de commerce à chaque peuple en raison de ses facultés, et en assure la durée, la puissance maritime exclusive, par son ambition et son despotisme, forme des colosses d'or et de pouvoir qui finissent par hâter sa ruine.

Lorsque la puissance maritime de droit commun est en vigueur, les îles ne sont pas plus favorisées que le continent. Chaque nation a des droits égaux avec des moyens différents, mais, lorsque la puissance maritime exclusive domine, si elle prend de grands accroissements par sa position continentale, elle prend un empire plus grand et surtout plus tyrannique par sa position insulaire.

Un échec suffit pour amoindrir la puissance ma-

ritime exclusive, si elle est en même temps continentale; c'est ce qui est arrivé par la défaite de l'*invincible armada*, en 1582, sous Philippe II, et en 1692 par le triste résultat du combat naval de la Hogue; tandis qu'il faut plusieurs échecs pour renverser la puissance maritime exclusive, si elle est insulaire. Ainsi, Venise, qui, bien qu'elle ait perdu une partie de ses possessions de terre ferme, au XVI^e^ siècle, n'en conserva pas moins sa puissance maritime au milieu de ses lagunes.

Les gouvernements qui s'élèvent par le commerce de la marine marchande ne peuvent maintenir leur durée que par l'influence de la puissance maritime de droit commun, parce qu'elle seule peut les maintenir dans les conditions qui les éternisent. Veulent-ils s'agrandir par ambition, par politique, par orgueil, ils réveillent les autres nations par la crainte de la puissance maritime exclusive.

Leur modestie apparente peut tromper quelque temps sur leurs vues ou sur leur grandeur. Ils s'élèvent d'abord sans se laisser apercevoir par les autres puissances, mais bientôt, dévoilés par des actes qui signalent leur injustice ou leur despotisme, ils sont haïs et renversés.

Leur élévation est une surprise, leur chute est une punition, et la puissance maritime du droit commun reprend son empire.

Si maintenant nous jetons un regard sur les résultats généraux de la puissance maritime exclusive, nous trouvons :

Que, si elle est plus active que celle du droit commun, elle est plus turbulente, plus audacieuse, mais plus despotique, plus facile à établir dans une île, mais bien plus tyrannique que sur le continent;

Que les troubles politiques lui sont nécessaires pour se maintenir et pour croître; et, comme elle ne peut croître sans troubler, il faut qu'elle trouble non-seulement pour obéir à sa destinée, mais pour satisfaire son ambition.

C'est aussi par ces motifs qu'elle amène des secousses et prépare des révolutions; qu'elle promène sur les mers les destinées des peuples qui devraient être paisibles sur la terre;

Qu'elle porte l'effroi aux extrémités du monde et dicte des lois à tous ses voisins;

Qu'elle fait des richesses du commerce un le-

vier de puissance, et de ce levier politique un sceptre de tyrannie;

Qu'elle remplit à son gré les canaux de l'industrie des autres nations; qu'elle paralyse leurs manufactures, et leur interdit à son gré le parcours des routes commerciales;

Qu'elle obère les peuples par des impôts; qu'elle ruine la postérité par des emprunts; enivre les gouvernements par le pouvoir, et propage le despotisme par les richesses.

Elle donne des alliés par les subsides; elle acquiert une trop grande considération par les colonies, une influence condamnable par la corruption;

Elle élève trop haut les forces navales d'une seule nation; la paix des autres en est fréquemment troublée; ses forces relatives se trouvant bientôt en disproportion avec ses facultés réelles, amènent le malheur de plusieurs générations par une banqueroute honteuse.

L'esprit d'agitation, de brouillerie, de vénalité et d'intrigue, est inhérent à la puissance maritime exclusive, qui ne se soutient que par des moyens artificiels et corrupteurs [1].

[1] L'orgueilleux héritier de l'ambition de Charles-Quint empoi-

Elle amène avec elle tous les dangers du commerce interlope, qu'elle obtient, borné par des traités qu'elle étend à volonté par son adresse, qu'elle défend ensuite par ses forces.

Elle se rend voisine à la fois de tous les États par des flottes nombreuses que ses richesses amoncelées et la presse des matelots lui fournissent.

Fléau de la terre par ses colonies, tyran des mers par ses vaisseaux, elle se fait aisément craindre, ou opprime impunément. Elle joue un rôle important dans les affaires continentales et n'en laisse prendre à aucun autre gouvernement dans les affaires maritimes;

Elle fait rechercher son alliance par l'orgueilleuse indigence des rois, et impose la guerre aux populations des nations asservies [1];

sonna tous les cabinets de l'Europe de cet esprit turbulent et vénal. La politique ténébreuse de Philippe II alimenta longtemps, avec les trésors du Mexique, les discordes civiles de la France. Ainsi l'on voit, deux siècles après, le gouvernement anglais produire avec de l'or les mêmes agitations, alimenter les mêmes troubles par les mêmes intrigues, et corrompre la France pour la diviser.

[1] S'il en était autrement, quelles raisons pourraient donner la Russie, l'Autriche, la Prusse et l'Espagne, pour se justifier d'avoir signé les traités de 1831, 1833 et 1840 sur le droit de visite; et la France, les deux premiers?

Elle a le ton décisif et tranchant dans la diplomatie et les formes barbares dans la navigation.

Enfin, la puissance maritime exclusive est si dévorante que rien ne peut la satisfaire :

Elle possède tout à la fois l'esprit d'envahissement, l'esprit exclusif et l'esprit dominateur.

Ambitionne-t-elle quelque pays ou quelque privilége, ses tentatives sont toujours renaissantes; fait-elle des découvertes d'îles ou de peuplades nouvelles, elles ne sont qu'un échelon pour une plus grande conquête; met-elle le pied sur un territoire étranger, bientôt elle s'y établit; est-elle soufferte sur un point, elle en usurpe cent. Tolère-t-on un de ses abus, elle en crée mille; parvient-elle à avoir

Le gouvernement anglais nous fournit des exemples multipliés de ce système dévorant et exclusif : 1° en 1803, le Portugal veut être défendu contre les anciennes prétentions de l'Espagne; le gouvernement anglais s'empare de tout son commerce et de ses mines. Il ne protége qu'en dévorant;

2° Le gouvernement anglais fait dans la baie de Campêche des établissements tolérés seulement pour y couper des bois de teinture. Il y fait, sous ce prétexte, un entrepôt de navires et de marchandises. Il fait la contrebande à main armée sur les côtes du golfe mexicain, auxquelles il ne cesse de donner la plus grande extension;

3° En 1763 l'Espagne est forcée de faire de nouvelles concessions

un moyen d'interlope dans les possessions d'une autre puissance, elle en fait des moyens de rupture et de guerre, pour obtenir de plus grandes concessions. Elle est avide de tout, elle est avare à l'excès, elle est insatiable, elle ne connaît point de repos. La puissance maritime exclusive est un état despotique; pour elle tous les peuples ne sont rien, un seul est tout.

La puissance maritime commune n'a besoin pour se maintenir que de l'union des peuples, de la bonne foi des gouvernements. Ses traités sont le droit naturel et le droit des gens; ils seraient suffisants si les gouvernements étaient justes.

La puissance maritime exclusive est la violation constante et absolue de ces droits. C'est un état violent pour tous les peuples et même pour la puissance maritime exclusive.

Tous les peuples sont donc fortement intéressés au rétablissement et au maintien de la puissance maritime commune. Il n'y a que le gouvernement anglais qui soit intéressé à la durée de la puis-

au gouvernement anglais dans la baie de Honduras; celui-ci la force, en 1771, de lui reconnaître des droits sur les îles Falkland.

sance maritime exclusive. Aussi dans ses mains, le droit des gens n'accable pas par son exécution, mais il opprime par son absence totale. En d'autres termes, il agit comme s'il n'existait pas.

Le système colonial des anciens était fondé sur le commerce; les liens des colonies avec la métropole étaient des liens de famille.

Le système colonial des modernes est fondé sur la force militaire; c'est le lien des vainqueurs et des vaincus. En un mot, c'est l'esprit de conquête, ou qui mieux est, celui qui consiste à prendre et conséquemment à garder.

L'Europe exerce une grande influence sur le monde; c'est l'effet des lumières.

Le gouvernement anglais a jusqu'à présent tyrannisé l'Europe; c'est l'effet des richesses. Ses richesses lui viennent de ses colonies, de ses machines, de sa marine marchande.

Les colonies lui ont donné la puissance maritime, qui à son tour lui assure les colonies.

Si cet envahissement ne peut durer, en ce qu'il est contraire au droit naturel et au droit des gens, la puissance maritime doit donc subir une révolu-

tion inévitable, lors même que la découverte des bateaux à vapeur *ne serait pas venue lui servir d'auxiliaire.*

Les lois commerciales, les lois exclusives, les lois de navigation et de douanes, deviendraient alors plus égales et plus justes par cela qu'elles seraient réciproques entre toutes les nations.

La législation et les relations politiques en s'améliorant feraient nécessairement cesser toute domination et toute tyrannie, et amèneraient la destruction prochaine, du moins il faut l'espérer, d'une puissance maritime exclusive, attendu qu'une telle puissance, comme on a pu s'en convaincre, ne peut se soutenir que par un système colonial et commercial exclusif; c'est-à-dire, barbare et despotique. Heureusement le temps de ces colosses politiques est passé, si ce n'est de fait, au moins dans l'opinion.

Il ne faut donc plus s'étonner si le gouvernement anglais a employé ses trésors, ses travaux, sa diplomatie, sa marine, et des intrigues de tout genre contre chacune des puissances européennes, car telle est sa nécessité et les conditions de son existence.

L'Angleterre, enrichie par son commerce universel, par les dépouilles de l'Europe et par les trésors arrachés à tous les peuples, célèbre par ses manufactures, par les perfectionnements qu'elle a apportés dans les arts industriels, par la profondeur de ses spéculations commerciales, est devenue l'oppresseur de toutes les nations; par sa politique, le fléau de toutes les contrées; par sa marine, le despote de l'univers.

Tandis qu'une puissance maritime, en général, ou de droit commun, qui n'altère en rien le principe, la nature et les formes de quelque gouvernement que ce soit; qui s'allie avec les monarchies comme avec les républiques, qui peut convenir aux peuples sauvages comme aux nations civilisées; aux peuples navigateurs et commerçants comme aux peuples sédentaires et agricoles; qui peut maintenir sans révolution, les droits de toute société politique; qui jouit sans violence des productions de tous les pays, et des industries de tous les genres; qui n'exige aucune dépense commune ni aucun effort extraordinaire pour la défense et la conservation du droit des gens; qui ne peut jamais ni usurper ni asservir; qui n'a pas besoin de la foi

des traités pour être juste, ni de l'appareil de la force pour être tranquille; qui suit les mêmes lois d'un pôle à l'autre; qui protége d'une main puissante et invisible tous les pavillons dans les mers du Nord comme dans les mers du Sud, dans la Méditerranée comme dans la Baltique; doit être nécessairement et inévitablement la seule puissance maritime avouée par toutes les nations. C'est donc celle que nous demandons, parce que nous avons dû penser que la force des choses lui donnerait autant de défenseurs qu'il y avait de gouvernements, autant d'appuis qu'il y avait de peuples.

S'il en était autrement, que deviendrait ce droit commun, ce droit des gens, nécessaire à toutes les nations, ce droit d'où dérive tous les contrats et les traités diplomatiques qui n'ont pas d'autre base; ce droit qui a réglé la séparation des États dans le même continent, et la communication des peuples séparés par des fleuves, des mers, des montagnes, des langues, des mœurs, des climats et des constitutions divers?

Ce droit, disons-nous encore, qui a présidé à l'établissement des souverainetés, à la formation

des gouvernements, à la division des territoires comme à celle des biens de particuliers ;

Ce droit d'où sont venus les lois de la guerre, les traités de paix et les obligations de tout genre entre les peuples comme entre les citoyens.

Tous les peuples qui reconnaissent des lois, ou qui ont des mœurs politiques, sont donc soumis au droit des gens, le principe et la base de tous les codes.

La puissance maritime exclusive est établie sur d'autres principes, ou plutôt c'est l'absence de tous ces principes qui forme son droit des gens.

L'Angleterre, par exemple, commence la guerre avant de la déclarer ; elle agit en ennemie avant même que l'on sache qu'elle ait pensé à le devenir.

Elle multiplie les occasions et les prétextes de la guerre ; elle l'allume sans cesse ; elle l'alimente ; elle l'empêche de cesser.

Elle borne l'ambition des autres puissances et donne un libre cours à la sienne.

Elle s'oppose au succès des autres États et ne connaît pas de bornes à ses conquêtes.

Depuis deux siècles les Anglais crient à toutes les nations de l'Europe, que la France veut avoir la monarchie universelle.

Cette pensée n'a jamais pu être celle de la France, quelle qu'ait été la forme de son gouvernement, attendu qu'elle se serait porté préjudice à elle-même. « Et d'ailleurs qui ne sait (a dit « Montesquieu dans son *Esprit des Lois*) qu'une « puissance territoriale n'a jamais pu rêver une « telle chimère et conséquemment avoir une « telle maladie. » Et nous ajouterons : et à plus forte raison, de nos jours.

Mais que fait l'Angleterre en suscitant sans cesse, et d'une manière si obstinée, des guerres générales en Europe, ou des guerres particulières tantôt entre la France et l'Autriche, un autre jour entre la France et l'Espagne?

La passion incessante ou plutôt la haine du gouvernement anglais contre la France, mais habilement déguisée aux autres États, a pu seule accréditer cette pensée et armer contrairement à leurs intérêts toutes les puissances de l'Europe, pour abaisser, pour ruiner, pour se partager celle qui pouvait seule les défendre un jour contre la

tyrannie politique et commerciale de ce peuple ambitieux et envahisseur.

Mais si l'Europe continentale veut y penser, si les hommes de quelque portée politique veulent y réfléchir, ce rêve, ou plutôt cette préoccupation d'un despotisme universel, n'est-elle pas imputable à la puissance maritime qui, fière de ses colonies sur les deux hémisphères, de ses nombreux vaisseaux sur toutes les mers, de l'influence qu'elle exerce sur plusieurs États, soit directement, soit politiquement; qui croit pouvoir en imposer à l'Europe et maîtriser tous les peuples sous quelque forme de gouvernement qu'ils vivent et sous quelque latitude qu'ils existent?

Déjà cette puissance n'a-t-elle pas voulu essayer, à plusieurs époques, de savoir si elle était parvenue, dans l'opinion générale, à cette monarchie universelle, à cette domination flagrante, ou, ce qui serait plus vrai, à ce despotisme vigilant et cruel que nul ne saurait nier?

Et cependant toutes les nations, sous le rapport du droit des gens, forment une association générale qui a ses titres et ses règles; et comment,

disons-nous encore, pouvoir les rendre stables et solides, de même que les divers genres de commerce que chaque État fait dans son intérieur, que les peuples européens font entre eux, ou qu'ils font sur les côtes d'Afrique, avec les deux Amériques, et dans les Indes orientales; si des lois générales et des traités particuliers n'avaient mis ces communications utiles des peuples sous la protection réciproque des diverses puissances, et si un seul gouvernement pouvait les violer avec impunité?

Si ce despotisme est maritime, il violera ses traités avec la Hollande et demain avec l'Amérique. Tantôt ses traités avec l'Espagne perdront de leur force; tantôt la neutralité de la Suède et du Danemark sera méconnue et même insultée.

Quant à la France, le gouversement anglais n'a jamais respecté le droit des gens; il n'a jamais fait avec elle un traité d'alliance, de paix ou de commerce, qu'il ne soit provocateur de rupture.

Il a toujours rompu avec la France avec autant de hauteur que d'injustice.

Il a toujours usé avec elle d'une tactique odieuse

et d'une politique astucieuse, en la calomniant auprès de toutes les puissances de l'Europe, et en cherchant à l'accabler du poids de toutes les guerres.

Le gouvernement anglais, devenu par ses colonies, sa marine, son commerce, ses manufactures, ses pêcheries, le centre des relations commerciales du monde, a voulu devenir aussi, par ses ambassadeurs et ses subsides, par sa politique et son système de déceptions diplomatiques, le centre des relations extérieures et militaires de l'Europe.

Acheter la paix et dicter la guerre, couvrir l'Europe de difficultés, et dominer les autres parties de la terre avec des vaisseaux; commander les alliances et se jouer des neutralités; conseiller des insurrections et trahir les insurgés; faire révolter les peuples pour les opprimer plus sûrement, a été constamment la politique de l'Angleterre.

En 1702, elle entreprend une guerre horrible pour donner en apparence à l'archiduc Charles l'Espagne, l'Amérique, le Milanais, le Mantouan, les Deux-Siciles et la Flandre, tandis que son

frère Joseph possédait l'empire d'Allemagne et les États héréditaires.

Cherchait-elle, pendant que cette guerre étonnait les hommes politiques, le bien général de l'Europe? Son gouvernement le disait dans ses manifestes, dans ses écrits; mais, dans sa pensée, il voulait mettre les deux branches de la maison d'Autriche en état de frapper la France des plus terribles coups, en même temps qu'il épuiserait les deux nations les plus fortes et les plus guerrières du continent.

Tandis qu'il nourrissait parmi les chefs des États généraux des Provinces-Unies la division, résultant du funeste présent d'un traité de barrières, il perpétuait les inimitiés des puissances continentales contre la Hollande, divisait ses moyens de défense et minait son administration publique.

En 1723, il envoie trois flottes à la fois aux points principaux du monde; l'une à Gibraltar, enlevé à l'Espagne en 1703; l'autre à Porto-Bello, pour conquérir le Mexique et le Pérou; et la troisième dans la Baltique, pour que les puissances du Nord ne puissent défendre leurs droits.

Avant la paix d'Utrecht, ce même gouverne-

ment fascine les yeux des chefs de la Hollande, s'empare des négociations par des fautes qu'il fait commettre aux États généraux, et se place aux dépens de la Hollande dans le premier rang des puissances maritimes. Telle est l'affreuse politique du gouvernement anglais, qu'il a fait plus de mal aux Hollandais comme allié que comme ennemi.

Les articles 11 et 12 du traité d'Utrecht laissaient quelque espoir à la puissance espagnole de pouvoir un jour recouvrer, par le sacrifice de plusieurs millions, ce rocher formidable de Gibraltar qui enfle l'orgueil britannique et lui assure l'entrée de la Méditerranée. Que fait le gouvernement anglais : il fait passer un acte du parlement qui réunit à la couronne britannique cette place, instrument de sa domination sur les mers. Politique habile mais perfide, pour opposer la réunion légale aux demandes diplomatiques de restitution[1].

[1] Le gouvernement anglais a imité cette politique en faisant réunir, par un acte du parlement, l'île de Corse, en 1793, au domaine de la Grande-Bretagne, et en faisant frapper des monnaies où le roi Georges est aussi appelé roi de Corse, comme il est appelé roi de France dans ses diplômes.

Lorsqu'à l'occasion de l'établissement de la compagnie d'Ostende par l'Empereur, la France, l'Angleterre et la Hollande eurent formé une alliance en 1726 pour s'y opposer, lequel de ces trois alliés fit défection et se détacha le premier pour aller stipuler furtivement à Vienne, le 16 mars 1731, un traité qui ne fut utile qu'à ses intérêts? — Ce fut le gouvernement anglais.

L'esprit d'usurpation et de perfidie politique le caractérise à toutes les époques : obtient-il en 1742, le renouvellement du traité de commerce de 1734 avec la restitution des priviléges au port d'Archangel, que la politique de Pierre Ier lui avait retirés : ce gouvernement usurpateur cherche à les étendre, en établissant un commerce direct avec la Perse, par la Russie. Elton équipe, en 1742, un vaisseau richement chargé; il est si bien accueilli qu'il est fait amiral de Perse. Le cabinet de Pétersbourg, alarmé de cette ambition britannique, est obligé, en 1746, de défendre aux Anglais toute navigation dans la mer Caspienne.

En 1750, le gouvernement anglais stipule avec l'Espagne, pour échanger le droit de la fourniture des noirs dans les colonies espagnoles, contre

d'autres avantages commerciaux. Il ne s'en tient pas aux stipulations de bonne foi, il s'assure de nouveaux moyens d'interlope et perpétue des causes de rupture dont le résultat fut une concession nouvelle pour le commerce anglais.

S'agit-il de la Suède : il flatte Gustave de le remettre sur le pied de la paix d'Abo, de 1743; mais ce n'est qu'après avoir soulevé contre lui la Russie, qu'après l'avoir engagé dans la guerre la plus inégale, et qui peut devenir la plus désastreuse pour les Suédois.

En 1783, le gouvernement anglais s'oppose fortement à ce que la France conserve Trinquemale, théâtre de nos triomphes, sous les ordres de Suffren; ce port, le plus beau et le meilleur de l'Inde, qui appartenait à la France par droit de conquête. Quelle fut la cause de cette opposition de la part de l'Angleterre? est-ce la conservation des droits de la Hollande? assurément non, car à peine celle-ci est-elle détachée de son alliance avec la France, à peine les Hollandais se croient-ils indépendants, qu'on voit le gouvernement anglais demander à La Haye, par lord Malmesbury, la cession de Trinquemale, et insister avec force sur

cette cession qu'il disait *nécessaire au maintien des droits de chacun dans les mers orientales;* en donnant pour raison qu'ils prenaient franchement le seul port dans l'Inde qui puisse abriter des flottes nombreuses, afin de ne troubler personne dans l'exercice de ses justes prétentions. Telles étaient en plein parlement les paroles que tenaient les ministres.

Un traité insidieux est conclu à Constantinople, le 5 février 1790, entre la Porte et la Prusse. Qui l'a voulu? qui l'a souffert, après avoir poussé le sultan Sélim III à une vaine résistance, et après avoir bercé cet empereur de l'espoir nourri déjà dans l'âme de son prédécesseur de recouvrer la possession de la Crimée?

A une autre époque, le gouvernement anglais, après avoir excité la Prusse contre l'Autriche, lui déclare que les traités conclus avec elle, n'étant que purement défensifs, elle ne sera pas soutenue par lui dans ses hostilités. Quel était le motif de la violation des traités? c'est que l'empereur Léopold avait fait depuis cette époque certaines ouvertures au cabinet de Saint-James.

Quant aux États-Unis d'Amérique, le gouver-

nement anglais ne violait pas ouvertement ses traités avec eux, mais il les faisait violer. Dans l'année 1794, c'étaient les nations sauvages qu'il excitait secrètement à attaquer, au mépris des traités, les possessions des Américains avancées dans les terres, afin d'interrompre leur commerce de pelleteries. Aux attérages d'Europe, c'étaient les Barbaresques que le gouvernement appelait comme auxiliaires pour enlever les navires américains chargés, la plupart, de grains dont l'Europe manquait.

Quelques bateaux pêcheurs sont-ils arrêtés sur les côtes de la Californie, par les Espagnols : le gouvernement anglais est prêt à déclarer la guerre à l'Espagne, qui avait déjà offert de rendre les bateaux. Et cependant, il n'est pas satisfait qu'il n'ait humilié cette puissance, jusqu'à signer la honteuse convention d'Aranjuez, du 18 octobre 1750.

Lorsque le gouvernement anglais fit, dans la baie de Honduras, ses premiers établissements, aussi importants pour son ambition coloniale qu'ils étaient dangereux pour la sûreté des possessions espagnoles, il mit la main sur l'Amé-

rique méridionale, sous le prétexte des bois de teinture. Un instant après, il la couvrit de contrebande à main armée; puis il s'empara des parties de territoire qui appartenaient à l'Espagne. Il y forma des établissements provisoires et ambulants propres à la préparation des cuirs. Enfin, ces établissements devinrent fixes et permanents, et se transformèrent en magasins que le commerce interlope remplissait et vidait sans cesse.

Le gouvernement anglais aima mieux violer les propriétés espagnoles, violer aussi le droit des gens et même allumer la guerre, plutôt que se désister de ses initiatives d'invasion, qu'il a continué de soutenir et d'augmenter par des violences diplomatiques et guerrières, décorées du nom de concessions.

Si l'esprit du peuple anglais est de respecter les propriétés des autres nations, l'esprit du gouvernement est de les envahir; si le peuple anglais respecte le territoire des peuplades sauvages, son gouvernement usurpe la propriété des nations civilisées.

Quand le gouvernement anglais veut avoir un pays, former une colonie, étendre son commerce,

placer un port, s'emparer d'un fleuve ou opprimer un peuple, il envoie des escadres, des régiments et des lingots; il détruit, il incendie, il affame, il corrompt, il prend les terres, il asservit les hommes.

Comparez cette conduite des Anglais en Amérique et celle de leur gouvernement dans l'Inde; c'est la différence qu'il y a entre l'esprit du peuple anglais et l'esprit du gouvernement, c'est la différence qu'il y a entre les propriétaires et les usurpateurs. Les premiers connaissent le respect des propriétés, les seconds ne connaissent que les moyens de s'en emparer.

Le gouvernement anglais veut être seul maître de la mer; c'est là son but et son objet principal.

Depuis plus d'un siècle le gouvernement anglais excite toutes les puissances à courir aux armes contre la France, en ne cessant de l'accuser d'aspirer à la monarchie universelle, à laquelle seul il tend sans cesse.

C'est ainsi qu'il déguise ses projets ambitieux, qu'il impose son joug en offrant ses bons offices pour maintenir l'équilibre de l'Europe.

Il a suscité et suscite encore à la France des guerres particulières, des convulsions intérieures, et, s'il le peut, une guerre générale. Ses prétextes et ses moyens il les trouvera dans notre occupation d'Alger, dans la situation de l'Espagne, dans les rapports de Méhémet-Ali avec la Porte Ottomane, dans ses négociations, ses subsides, son or, ses promesses, ses menaces, ses ruses, ses ligues, ses manifestes, ou tout autre moyen qu'il trouvera bon d'employer pour rendre la France suspecte aux autres puissances afin de l'affaiblir, de la ruiner, de la dévaster et, en définitive, de l'annihiler, si cela lui est possible, par le démembrement, assertion facile à prouver par les plans, les cartes et les Mémoires communiqués par lord Castelreagh, en 1814, aux puissances étrangères, et dont le département de nos relations extérieures est en possession [1].

Après tous ces faits et ces différents exposés passons à l'examen de la première des trois questions que nous avons posées, c'est-à-dire à

[1] Lord Chatam, en 1760, disait au parlement : « qu'affaiblir la « France ou la combattre était leur unique loi, et la base de leurs « succès. »

celle de savoir si les puissances continentales européennes qui se sont séparées politiquement de la France avaient suffisamment considéré leurs intérêts, soit relatifs, soit collectifs, en d'autres termes, le présent et l'avenir.

Nous savons à cet égard tous les reproches qui ont été faits à notre pays sur les institutions, sur les dangers politiques de ses relations, et aussi les prétextes sur lesquels la Sainte-Alliance et toutes les coalitions se sont formées.

Nous savons également que les constitutions de 1791, de l'an III et de l'an VIII ont été faites pour substituer le gouvernement représentatif au gouvernement monarchique, et qu'il en a été de même des chartes de 1814, de 1815 et de 1830.

Enfin, tout le monde sait les difficultés, les embarras et même les guerres qu'entraînent, ou plutôt qui sont inhérentes à ces grandes transitions.

Mais si ces guerres sont terminées, s'il est aujourd'hui sans utilité et conséquemment sans but d'en rappeler les motifs, si les peuples se sont éclairés, *si leurs intérêts politiques et matériels ont été mieux compris*, si enfin les causes qui étaient

chargées de modifier nos institutions ont cessé d'exister, les puissances de premier ordre, telles que la Russie, l'Autriche, la Prusse et l'Espagne, s'anéantiront-elles au profit de l'Angleterre pour anéantir la France? Telles sont les conséquences plus ou moins probables, plus ou moins immédiates qui surgissent de cette première question.

En ce qui concerne la seconde, c'est-à-dire celle de savoir si les puissances continentales européennes peuvent et doivent, d'après ces considérations, concéder à l'Angleterre, soit implicitement, soit explicitement, une suprématie maritime que la France, l'Espagne et la Hollande, avons-nous dit, lui ont déjà contestée en 1775 dans la guerre relative à l'indépendance des États-Unis d'Amérique.

Si nous rappelons à cet égard les forces maritimes de l'Angleterre, son patriotisme et ses succès, les nombreuses colonies dont elle est en possession, les traités d'alliance ou de commerce qu'elle a faits avec toutes les puissances du globe, l'unité politique de son gouvernement, que le ministère soit wigh ou tory, le système d'hostilité qu'elle a suivi et qu'elle continue avec la même ardeur, et

nous pourrions ajouter, avec les mêmes succès, contre le Portugal, l'Espagne, la France, la Hollande, la Belgique, la Suède, les villes anséatiques, la Prusse, le Danemark, la Russie, la Turquie et l'Autriche, et aussi contre diverses puissances secondaires, telles que celles de Naples et de Sardaigne, assurément nul ne peut méconnaître ni *la supériorité relative des forces maritimes de l'Angleterre*, ni l'ascendant et la profondeur de sa politique.

Mais si nous présentons les forces et les richesses des puissances continentales européennes qui s'élèvent :

	Puissances européennes.	Angleterre.
1° Comme population, à.....	210 000 000	30 000 000
2° Comme revenus en francs, à	4 578 409 561	1 527 730 000
3° Comme capital en francs des dettes publiques.....	35 417 345 000	20 345 000 000
4° Comme armées de terre. .	2 500 000	75 000
5° Comme bâtiments de guerre	887	601
6° Comme bâtiments marchands	5 103	20 033

il en résulte les différences suivantes à l'avantage des puissances continentales, savoir :

Comme populations.....	210 000 000
Comme revenus en francs.....	3 050 379 561
Comme capital en francs des dettes publiques..	15 072 375 000
Comme armées de terre.....	2 425 000
Comme bâtiments de guerre.....	286

Mais comme bâtiments marchands, une infériorité de 14 930 bâtiments.

Déjà l'on pourrait s'étonner, si l'on considère ces différences dans chacune de leur spécialité, des ressources dont elles peuvent disposer, de l'influence qu'exerce l'Angleterre, non-seulement sur toute l'Europe, mais sur toutes les parties du monde, de la domination qu'elle peut imposer dans toutes ses négociations; en d'autres termes, du mot d'ordre qu'elle adresse par ses ambassadeurs à toutes les puissances continentales; mais l'étonnement ne sera pas moins grand lorsque nous aurons fait connaître, d'une part, le despotisme qu'exerce l'Angleterre contre chacune de ces puissances, et d'autre part leur tolérance ou, qui mieux est, leur soumission.

Si nous commençons par le *Portugal*, nous trouvons que cette nation, que l'on désignait sous le nom de l'ancienne Lusitanie, passa de la domination des Phéniciens et des Carthaginois sous celle des Romains.

Que les Alains et les Visigoths s'en rendirent maîtres dans le v^e^ et le vi^e^ siècle, que les Maures et les Sarrasins y firent une invasion dans le viii^e^, mais que ce ne fut qu'en 1139 qu'Alphonse Henriquez, fils d'un comte de Portugal, remporta une victoire signalée sur les Maures, et se fit reconnaître roi de cette contrée.

Que, sous le règne de Jean I^er^, à la fin du xiv^e^ siècle, les Portugais formèrent des établissements en Afrique et découvrirent les Açores; que ces découvertes amenèrent un premier traité, en 1492, avec le roi d'Espagne, et un second en 1494, par lequel le monarque portugais cédait à Ferdinand toutes les terres situées à l'ouest du cap Vert et des Açores, à la distance de 370 milles, se réservant tout le pays qu'on découvrirait vers l'orient.

Cette impulsion donnée par les recherches assidues, les combinaisons savantes et les découvertes heureuses du prince Henri, fit aux Portugais du

XVI^e^ siècle la destinée la plus brillante qu'ait jamais obtenue aucun peuple.

Dans cette période, les Portugais audacieux sous Vasco de Gama, intrépides sous Américic Vespuce, prudents et braves sous Albuquerque, courageux et négociateurs sous Ataïde, étendirent d'abord leur domination sur l'Asie, l'Afrique et l'Amérique; conservèrent ensuite, par des qualités réelles et une bonne administration, les pays immenses qu'ils avaient conquis, et suspendirent la chute de ces vastes domaines, en dissipant la ligue de tous les princes indiens, que leur autorité devenue vexatoire avait armés contre le Portugal.

Vers le commencement du XVII^e^ siècle, ce royaume se trouvant sans héritier par la mort du cardinal Henri, cette couronne passa au roi d'Espagne, et par une fatalité remarquable, pendant que Philippe II acquérait, pour ainsi dire, par droit de succession, les trois autres parties du monde, les Hollandais secouaient son odieuse domination.

Devenus conquérants par la nécessité d'une juste défense, ils attaquèrent avec succès les riches établissements des Portugais en Asie et en Amérique. D'un autre côté, les Anglais, attirés

spontanément par la bonne fortune des Hollandais et devenus belligérants contre l'Espagne, et auxiliaires des peuples qui s'insurgeaient contre son despotisme, prirent part dans l'Inde au riche butin, que ne défendait plus la valeur portugaise sous la domination espagnole.

Vers le milieu de ce même siècle, en 1640, les Portugais, secouant le joug espagnol, élurent pour roi le duc de Bragance. Le Portugal redevint alors maître du Brésil, mais il perdit l'île de Ceylan, et ne recouvra aucune de ses possessions dans l'Inde. Il conclut enfin en 1688, avec l'Espagne, une paix qui le fit reconnaître royaume indépendant et lui rendit en Europe, et sur les côtes, son ancienne étendue, si l'on en excepte en Afrique la ville de Ceuta qui demeura aux Espagnols ; mais le Portugal, en secouant le joug de l'Espagne, avait eu besoin de secours étrangers pour l'aider à résister aux forces de son ennemi, beaucoup plus considérables que les siennes.

Déjà le cabinet de Londres, dirigé par la prévoyance de Cromwell, avait préparé les moyens de lui offrir et de lui faire payer ses services. Cet homme supérieur sentait bien que, pour suppléer

à la faiblesse de la population de son pays, il fallait obtenir les moyens de soudoyer des forces en Allemagne contre les ennemis ou les rivaux, sur le continent, de sa puissance maritime.

Le Portugal, par la possession des mines du Brésil, était un riche domaine à exploiter; aussi Cromwell conclut-il en 1642, avec cette puissance, un traité de commerce qui fut renouvelé par Charles II. Exemple remarquable de la politique d'une nation qui suit son but avec une égale persévérance, quelle que soit l'autorité qui gouverne, pourvu qu'elle donne une impulsion favorable à la prospérité publique.

Cependant, malgré les concessions que fit alors le Portugal à l'Angleterre, la conduite de la France envers la première de ces puissances influa davantage sur l'exclusion donnée aux manufactures françaises, en faveur de celles de l'Angleterre, et voici comment :

L'administration de Colbert, en embrassant les moyens de faire fructifier toutes les branches du commerce français, crut nécessaire, pour améliorer nos possessions d'Amérique, de prohiber en 1664 l'entrée en France des sucres et tabacs du

Brésil. La cour de Lisbonne, aigrie comme elle devait l'être par cette prohibition, défendit de son côté l'entrée des objets de manufactures françaises : Gênes s'empara aussitôt des soieries, l'Angleterre s'appropria les étoffes de laine, mais avec un succès moins soutenu. Les Portugais, dirigés par des ouvriers appelés de toutes parts, commencèrent en 1681 à mettre en œuvre les toisons de leurs troupeaux, et les progrès de cette industrie furent assez rapides pour qu'en 1684 on pût proscrire plusieurs espèces de draps étrangers, et bientôt après ceux de toute nature.

La Grande-Bretagne vit cet état de choses avec chagrin. Elle s'occupa longtemps et vivement du projet de se rouvrir la communication qui lui avait été fermée. Ses soins lui promettaient quelquefois une issue favorable; mais l'instant d'après il fallait renoncer aux espérances que l'on avait cru les mieux fondées. On ne pouvait prévoir où tant de mouvements aboutiraïent, lorsqu'il se fit, dans le système politique de l'Europe, un changement qui bouleversa toutes les idées.

Un petit-fils de Louis XIV fut appelé en 1700 au trône d'Espagne. Toutes les nations furent ef-

frayées de l'agrandissement d'une maison que l'on trouvait déjà trop redoutable. Le Portugal en particulier, qui n'avait jamais vu jusqu'alors qu'un appui dans la France, n'y voulut plus voir qu'un ennemi qui désirerait nécessairement l'opprimer, et qui peut-être l'entreprendrait. Cette inquiétude le précipita dans les bras de l'Angleterre, qui, accoutumée à faire tourner tous les événements à l'avantage de son commerce, ne pouvait manquer de saisir avec chaleur une occasion si favorable à ses intérêts. Le Portugal avait d'abord reconnu Philippe V; bientôt, cédant aux instigations des Hollandais et des Anglais, il entra dans la ligue qu'ils formèrent pour le renverser du trône. Ces derniers mirent le sceau à cette alliance par le fameux traité de commerce de 1703.

L'ambassadeur Méthuen, négociateur profond et délié, signa le 27 décembre ce traité par lequel la cour de Lisbonne s'engageait à permettre l'entrée de toutes les étoffes de laine de la Grande-Bretagne, sur le même pied qu'avant la prohibition, à condition que les vins de Portugal paieraient un tiers de moins que ceux de France, aux douanes d'Angleterre.

La pacification d'Utrecht, en 1713, vint calmer les inquiétudes du Portugal, en l'assurant des bonnes intentions de la France à son égard ; et ce royaume obtint pareille sécurité de la part de l'Espagne par le traité de 1715, qui reconnut l'indépendance du Portugal en ratifiant le pacte de 1668.

La puissance portugaise, délivrée ainsi de tous soins extérieurs, s'endormit près de quarante ans, sous l'espèce de protectorat que Jean V laissa exercer à lord Tirawley, qui était appuyé du crédit de la reine, née autrichienne, indépendamment de ce qu'il était favorisé par l'insignifiant ministère d'un frère récollet, nommé Gaspard, qui gouvernait le royaume plutôt comme un couvent de moines que comme une nation.

Pendant cette longue période, il ne fut pas tiré un seul coup de canon ; aussi, aucun élan de ce patriotisme que fait naître le besoin d'une juste défense ne fut communiqué aux Portugais, presque oubliés du reste de l'Europe, tant était profonde leur inaction.

Les Anglais travaillèrent à loisir, pendant cet anéantissement politique, à leur forger des chaî-

nes qu'ils ne pussent rompre de longtemps. Leur servitude fut telle à cette époque, que même les vaisseaux qui allaient au Brésil sortaient des chantiers de l'Angleterre, ainsi que toutes les munitions de guerre et de bouche. L'Angleterre naviguait alors pour ce royaume, faisait son commerce des Indes, de la Chine, du Japon et de l'Afrique. Plus de 800 bâtiments étrangers étaient employés aux différentes branches de sa navigation.

Un seul homme s'indigna pour toute sa nation de ce honteux assujettissement : cet homme fut, pour l'honneur même du Portugal, le Lusitanien Carvalho, d'abord comte d'Ocyras, puis marquis de Pombal, et ministre plénipotentiaire à Londres, sous la fin du règne de Jean V.

C'est au sein de l'Angleterre (dit l'historien de son administration) qu'il apprit à détester le joug britannique, et qu'il puisa dans l'étude de ses livres économiques les moyens de briser les chaînes de son pays, et d'illustrer son futur ministère en sapant par ses fondements la puissance maritime et commerciale de la Grande-Bretagne dans le royaume de Portugal.

L'occasion se présenta bientôt pour le marquis

de Pombal de commencer à réaliser ses projets, lorsqu'il devint premier ministre, en 1750, lors de l'avénement de Joseph I^er^ au trône. Soit que son caractère bouillant l'ait porté à entreprendre sans ménagement la régénération subite du Portugal, soit que les obstacles innombrables qu'il avait à vaincre aient redoublé son ardeur à les surmonter, ou qu'une sorte d'enthousiasme pour le bien de sa nation lui ait fait combattre à outrance les causes de la dégradation de son pays; soit enfin que toutes ces circonstances séparées ou réuniès aient agi sur l'âme forte du premier ministre, toujours est-il vrai qu'il existe peu d'exemples de la hardiesse de ses mesures pour ravir aux Anglais le sceptre maritime et commercial qu'ils avaient usurpé sur les Portugais, à force de ruses et d'obsessions sous le règne précédent.

Pendant les vingt-six années que dura le ministère du marquis de Pombal, il fit de nombreux changements dans l'administration, dont plusieurs furent essentiellement utiles; il prit plusieurs mesures importantes, notamment contre le commerce anglais; et l'on verra que ces continuelles attaques influèrent par la suite, et même après la

mort du marquis de Pombal, sur le système maritime adopté depuis par la cour de Lisbonne.

Sans nous arrêter à toutes les améliorations provoquées par le ministre portugais, dans cette seconde partie du XVIII^e^ siècle, nous dirons qu'il promulgua l'édit d'établissement d'une compagnie des Indes et de la Chine, un autre des vins de Porto. Nous rappellerons aussi l'érection d'une autre compagnie du Maragnan et du Grand Para en Amérique, la construction du canal d'Ocyras, la permission accordée à chaque armateur d'envoyer en tout temps ses vaisseaux et ses marchandises, soit dans les ports d'Amérique, soit dans tous ceux de la domination portugaise en Europe.

Plusieurs de ces dispositions, considérées sous le point de vue rigoureux des principes économiques, peuvent bien soulever des critiques plus ou moins fondées, mais comme elles avaient essentiellement pour but politique d'affaiblir la coalition de capitalistes anglais, en réunissant les ressources pécuniaires des nationaux et les mettant ainsi à portée de se livrer avec avantage aux différentes branches du commerce des deux Indes

portugaises, elles sont par cela seul plus que justifiées.

Le marquis de Pombal, dans toute son administration, a donc été constamment guidé par la pensée de ruiner l'influence des capitalistes anglais en Portugal, et c'est encore dans cette vue qu'il fit promulguer un édit qui ordonnait d'arracher le tiers des vignes, afin de diminuer la récolte des vins en Portugal, livrés au monopole de l'Angleterre par le traité de Methuen, et d'y substituer la culture des grains que cette puissance lui fournissait, pour s'affranchir de sa dépendance.

C'est dans le même esprit que ce ministre prohiba la sortie du numéraire, ordonna que tous les marchands détaillants fermassent leurs boutiques s'ils ne justifiaient que la moitié des capitaux de leur commerce leur appartenait; prescrivit à tous les Anglais, grands magasiniers de grains, de les vendre publiquement sur les places; fit brûler diverses marchandises étrangères dont il avait défendu l'entrée et l'usage, pour favoriser celles du pays. Il n'y eut aucune de ces mesures qui n'attirât les réclamations de la cour de Londres par ses ambassadeurs, mais elles ne furent point écoutées.

Il n'est pas inutile de faire une remarque qui donnera la mesure du caractère du marquis de **Pombal.**

Dans la guerre de 1757, l'Angleterre, usant de son autorité arbitraire sur les mers, avait brûlé, sur la côte de Lagos, plusieurs vaisseaux français. Cette violence étant contraire au droit des gens, le marquis de Pombal en demanda satisfaction à la cour de Londres; il en exigea une proportionnée à la grandeur de l'offense. Comme on refusa de la lui faire telle qu'il la désirait, il insista avec une fermeté inusitée jusqu'à lui. Voici la teneur des trois dépêches du ministre portugais au cabinet britannique, que nous avons cru nécessaire de rapporter, et particulièrement la dernière :

« Je sais (écrivait, vers 1760, M. de Pombal « au ministre des affaires étrangères à Londres); « je sais que votre cabinet a pris un empire sur le « nôtre, mais je sais aussi qu'il est temps de le « finir. Si mes prédécesseurs ont eu la faiblesse de « vous accorder toujours tout ce que vous vou- « liez, je ne vous accorderai jamais que ce que je « vous dois. C'est mon dernier mot; réglez-vous « là-dessus. »

Dans une autre dépêche, trouvant encore de la résistance à la satisfaction qu'il demandait, il s'exprimait ainsi :

« Je prie votre excellence de ne point me faire « ressouvenir des condescendances que notre gou- « vernement a eues pour le vôtre ; elles sont telles, « que je ne sache pas qu'aucune puissance en ait « accordé de semblables à une autre. Il est juste « que cet ascendant finisse une fois, et que nous « fassions voir à toute l'Europe que nous avons « secoué le joug d'une domination étrangère. Nous « ne pouvons mieux le prouver qu'en exigeant « de votre gouvernement une satisfaction qu'il « n'est pas en droit de nous refuser. La France « nous regarderait comme dans un état d'impuis- « sance, si nous ne pouvions pas nous faire rendre « raison de l'offense que vous nous avez faite de « venir brûler dans nos parages des vaisseaux qui « devaient y être en toute sûreté. »

La troisième dépêche était plus étendue et contenait des détails qui n'étaient pas dans les deux premières ; il s'y exprimait ainsi :

« Vous comptiez pour peu en Europe lorsque « nous comptions pour beaucoup. Votre île ne

« formait qu'un point sur la carte géographique,
« tandis que le Portugal la remplissait de son nom.
« Nous dominions en Asie, en Afrique et en Amé-
« rique, tandis que vous ne dominiez que dans une
« petite île de l'Europe. Votre puissance était du
« nombre de celles qui ne peuvent aspirer qu'au
« second rang. Par les moyens que nous vous
« avons donnés, vous vous êtes élevés au pre-
« mier. Cette impuissance physique vous mettait
« hors d'état d'étendre votre domination au delà
« de votre île, car pour faire des conquêtes il
« vous fallait une grande armée. Or, pour avoir
« une grande armée, il faut avoir le moyen de la
« payer, et vous ne l'aviez pas; le numéraire vous
« manquait. Ceux qui ont calculé vos facultés,
« lors de la grande révolution de l'Europe, ont
« trouvé que vous n'aviez pas de quoi entretenir
« six régiments. La mer, qu'on peut regarder
« comme votre élément, ne vous offrait pas de
« plus grandes ressources; à peine pouviez-vous
« équiper 20 vaisseaux de guerre.

« Depuis cinquante ans vous avez tiré du Portu-
« gal plus de 1 500 millions, somme énorme
« dont l'histoire ne dit point que nation en ait

« enrichi aucune d'une pareille. La manière d'ac-
« quérir ces trésors vous a encore été plus favo-
« rable que le trésor lui-même; c'est par les arts
« que l'Angleterre s'est rendue maîtresse de nos
« mines; elle nous dépouille régulièrement tous
« les ans de leur produit. Un mois après que la
« flotte du Brésil est arrivée, il n'en reste pas une
« seule monnaie d'or en Portugal; la totalité passe
« en Angleterre, ce qui contribue continuelle-
« ment à augmenter sa richesse numéraire. La
« plupart des paiements en banque se font avec
« notre or.

« Par une stupidité qui n'a point d'exemple
« dans l'histoire universelle du monde économi-
« que, nous vous permettons de nous habiller et
« de nous fournir tous les objets de notre luxe,
« qui n'est pas peu considérable. Nous donnons à
« vivre à cinq cent mille artistes, sujets du roi
« Georges, population qui subsiste à nos dépens
« dans la capitale de l'Angleterre. Ce sont vos
« champs qui nous nourrissent. Vous avez substi-
« tué vos laboureurs aux nôtres; au lieu qu'autre-
« fois nous vous fournissions des grains, aujour-
« d'hui vous nous en fournissez. Vous avez dé-

« friché vos terres et nous avons laissé tomber « les nôtres en friche.

« Mais, si nous vous avons élevés au faîte des « grandeurs, il ne tient qu'à nous de vous précipi- « ter dans le néant dont nous vous avons tirés. Nous « pouvons mieux nous passer de vous que vous « ne pouvez vous passer de nous. *Une seule loi « peut renverser votre puissance, ou du moins af- « faiblir votre empire.* Nous n'avons qu'à défendre « la sortie de notre or, sous peine de la vie, pour « qu'il n'en sorte plus. Vous répondrez sans « doute à cela que, malgré la prohibition, il en « sortira toujours comme il en est toujours sorti, « parce que vos vaisseaux de guerre ont le privi- « lége de n'être pas visités à leur départ, et qu'à « la faveur de celui-ci ils enlèveront toujours « notre numéraire; mais, ne vous y trompez pas, « *j'ai fait rompre le duc d'Aveiro parce qu'il avait « attenté à la vie du roi; je pourrai bien faire pendre « un de vos capitaines, parce qu'il aurait enlevé son « effigie malgré la loi.* Il y a des temps dans la « monarchie où un seul homme peut beaucoup. « Vous savez que Cromwell, en qualité de pro- « tecteur de la république d'Angleterre, fit exécu-

« ter le frère de l'ambassadeur du roi Très-Fidèle « (Pantaon de Sa), parce qu'il s'était prêté à une « émotion publique. Sans être Cromwell, je me « sens en état de suivre son exemple, en qualité de « ministre protecteur du Portugal ; faites donc ce « que vous devez, et je ne ferai pas ce que je puis.

« Que deviendrait la Grande-Bretagne si une « fois on lui coupait la source des richesses de « l'Amérique? Comment paierait-elle cette nom- « breuse troupe de terre et cette grande armée de « mer? Comment donnerait-elle à son souverain « les moyens de vivre avec l'éclat d'un grand roi? « D'où tirerait-elle ces subsides qu'elle paie aux « puissances étrangères pour étayer la sienne? « Comment vivrait un million de sujets anglais, « si la main-d'œuvre d'où ils tirent leur subsis- « tance ne subsistait plus? Dans quel état de pau- « vreté ne tomberait pas le royaume si cette pre- « mière ressource de richesses lui manquait? Le « Portugal n'a qu'à refuser ses graines, c'est-à- « dire son pain, pour que la moitié de l'Angle- « terre meure de faim. Vous direz peut-être qu'on « ne change pas ainsi l'ordre des choses, et qu'un « système établi depuis longtemps ne change pas

« dans un moment. Vous direz bien, mais moi je « dirai mieux : c'est qu'en attendant le temps qui « peut amener cette réforme, j'établirai un plan « préliminaire d'économie qui tendra au même « objet [1].

« Depuis longtemps la France nous tend les « bras pour que nous recevions ses manufactures « de laine. Il ne tient qu'à nous d'accepter ses of- « fres, ce qui anéantirait les vôtres. La Barbarie, « qui abonde en grains, nous en fournirait au « même prix, et peut-être à meilleur marché « que vous. Alors vous verriez avec une extrême « douleur une des plus grandes branches de votre « marine s'éteindre entièrement, car vous êtes trop « versés dans le ministère pour ignorer que c'est « une pépinière d'officiers et de matelots dont la « marine royale se sert en temps de guerre, et *c'est « avec celle-ci que vous avez élevé votre puissance.*

« La satisfaction que je vous demande est con- « forme au droit des gens. Il arrive tous les jours « que des officiers de mer ou de terre font, par

[1] Ce qui était exécutable pour le Portugal en 1750 serait aujourd'hui plus facile pour la France, si l'on considère l'état de l'Europe continentale, le besoin des populations, leur avenir et leur sécurité.

« zèle ou par inconsidération, ce qu'ils ne devraient « pas faire; c'est au gouvernement à les punir et « à en faire la réparation à l'État qu'ils ont offen- « sé. Il ne faut pas croire que ces sortes de répara- « tions le rendent méprisable. On a meilleure opi- « nion d'une nation qui se prête à ce qui est juste, « et c'est toujours de l'opinion que dépend la « puissance d'un État. »

Soit que le ministère anglais eût égard à de si puissantes raisons, soit qu'il fût intimidé par ces menaces, ou que d'autres causes que l'on va voir l'y eussent déterminé, le roi d'Angleterre envoya un ambassadeur extraordinaire à Lisbonne pour donner la satisfaction que l'on demandait. Milord Quinoul fut chargé de cette commission, et s'en acquitta comme le marquis de Pombal l'exigeait. Ce lord déclara hautement en pleine audience composée de ministres étrangers, que les officiers anglais qui avaient brûlé les vaisseaux français sur la côte de Lagos étaient répréhensibles, et qu'en conséquence le roi, son maître, l'envoyait à Lisbonne pour témoigner qu'il n'y avait aucune part, et que c'était contre ses ordres qu'ils avaient commis cet acte d'hostilité dont il faisait réparation.

La paix de 1763, à laquelle la puissance portugaise accéda, rétablit l'union entre elle et l'Espagne. Ce rapprochement fut suivi, en 1778, d'un traité d'amitié, de garantie et de commerce avec l'Espagne.

Cette circonstance est à remarquer à cause d'un traité de commerce contracté par cette puissance avec une autre que l'Angleterre, la seule qui en eût obtenu du Portugal depuis environ trois siècles. Telle était déjà l'influence de la politique léguée, en quelque sorte, au cabinet de Lisbonne par le marquis de Pombal, qui, depuis deux ans, avait quitté le ministère sous le nouveau règne.

L'efficacité des soins de ce même cabinet, pour faire reprendre au Portugal sa place dans le système général maritime de l'Europe, se manifeste dans la participation que prit cette puissance à la neutralité armée, par une conservation maritime conclue en 1782 avec la Russie.

C'est particulièrement vis-à-vis de cette couronne du Nord, qu'elle a tout à fait rompu les liens de servitude que lui avait imposés l'Angleterre.

Le commerce direct de la Russie intéressait particulièrement le Portugal par les productions

qu'il est obligé d'en tirer pour ses bâtiments, ses arsenaux et pour ses chantiers. D'un autre côté la Russie était elle-même jalouse d'obtenir une ample portion de l'or du Brésil, qui soldait les immenses achats du Portugal, car on fait monter à 80 millions les bois, fers et autres matériaux que le port de Lisbonne seul a tirés du Nord dans les trois premières années qui suivirent le tremblement de terre de 1755, sans compter tout ce qui concerne les arsenaux de la marine.

L'Angleterre, de son côté, qui exploitait également à son profit les commerces extérieurs et intérieurs du Portugal et de la Russie, s'était constamment opposée aux tentatives faites par ces deux puissances pour fonder des liaisons directes et réciproques. Il y avait eu entre elles pour cet objet, quelques propositions de faites en 1760, et une espèce de négociation rompue en 1767. Les Anglais la firent échouer alors, mais les deux cours, mieux éclairées sur leurs véritables intérêts, se rapprochèrent en 1788 et conclurent un traité de commerce avantageux aux deux nations portugaise et russe.

On se rappelle que cette période, après la paix

de 1783, fut l'époque où les négociations commerciales, sur un nouveau pied, devinrent extraordinairement actives entre les divers cabinets de l'Europe. La Russie fit, pour la première fois, après un siècle et demi de tentatives, un traité de commerce avec la France, et refusa de renouveler celui de 1768 avec l'Angleterre. D'un autre côté, la Grande-Bretagne en conclut un particulier avec nous, en 1786, et ce traité attaquant les bases de celui illimité de 1703 avec le Portugal, elle sollicita et obtint la confirmation de ce dernier; mais les conditions en sont demeurées secrètes, soit que le cabinet de Londres ait craint d'exciter la jalousie de la Russie ou les réclamations de la France sur certaines stipulations, ou la critique des Portugais éclairés sur leurs véritables intérêts par les lumières qu'avait fait naître l'administration antibritannique du marquis de Pombal.

Nous avons rappelé les principales dispositions politiques, diplomatiques et économiques de cet homme d'État, afin de faire voir que les règles de son administration ont été produites, moins par un penchant au despotisme, que par de justes mouvements d'indignation contre les manœuvres

plus ou moins secrètes du cabinet britannique, qui cherchait opiniâtrément ou plutôt qui voulait dans ce pays, comme dans tout autre, faire échouer tout moyen d'amélioration.

Enfin, nous ajouterons que, si les forces maritimes du Portugal, qui étaient au moment de la révolution française, de 10 vaisseaux de ligne, de 80 à 60 canons; de 14 frégates, de 44 à 30 canons; de 20 autres bâtiments de différentes grandeurs, le tout armé de 1 500 à 2 000 pièces de canon; plus 300 bâtiments de commerce, se trouvent réduites aujourd'hui à 2 vaisseaux, 4 frégates, 6 bâtiments de moindre dimension, 2 bateaux à vapeur et 150 bâtiments marchands;

Que, si cette situation est décroissante, elle est commune à la plupart des puissances maritimes continentales, et que le Portugal seul n'a point les conditions nécessaires pour faire surgir un système général de régénération, et conséquemment de droit commun.

Mais en même temps, nous sommes persuadé qu'il est d'accord avec nous sur les principes politiques qui lui ont été tracés par le marquis de Pombal, en ce qu'ils sont non-seulement ceux

qu'il doit suivre, mais qui plus est, ceux de tous les États européens, si l'on en excepte l'Angleterre.

En ce qui concerne l'*Espagne*, c'est véritablement au XVI^e^ siècle qu'il faut rapporter l'époque de la fondation de son système politique et maritime.

Dès que cette puissance eut découvert un autre hémisphère, elle imagina des conditions inconnues aux peuples de l'antiquité. Le nom de colonie, chez les anciens, rappelait l'idée des sentiments de fraternité, d'hospitalité, de communauté de biens, de lumières et de forces; mais de pareils sentiments ne pouvaient se trouver dans l'âme des dominateurs de l'Espagne, qui, devenus maîtres des mines du Mexique et du Pérou, avaient des trésors à conserver, des habitants à maintenir et des aventuriers à surveiller. Le cabinet espagnol, pour s'assurer de toutes les productions de ses colonies et de leur approvisionnement, dut conséquemment faire choix du système

de gouvernement connu depuis longtemps en Europe : celui de la force militaire.

La rigueur de ce système se serait probablement adoucie à mesure que l'expérience en aurait prouvé les inconvénients, si, dans le moment où la fortune de l'Espagne s'étendait par des découvertes et des conquêtes en Amérique, ses *alliances sur le continent européen* ne l'avaient jetée dans une carrière d'ambition qui ne lui permettait plus de suivre avec discernement les affaires des Indes occidentales.

La réunion, sur la tête de Charles-Quint, de la couronne d'Espagne avec sa qualité de chef de l'empire, fit avorter pour la première de ces deux puissances *tout système raisonné de politique maritime*.

L'esprit de domination ayant totalement subjugué ce prince, toutes ses conceptions administratives furent employées à combiner ses trésors d'Amérique, et ses nombreuses recrues d'Allemagne avec ses ressources des Pays-Bas, pour se faire des moyens d'attaque contre tous les souverains de son temps.

Philippe II, fidèle à ce même système d'agran-

dissement, joignit aux ressorts, extrêmement tendus par son prédécesseur, l'esprit de brouillerie et de corruption dont il empoisonna tous les cabinets de l'Europe.

La dureté de son gouvernement ayant fait révolter les provinces des Pays-Bas, *soutenues dans leur défection par l'Angleterre,* qui voulait déjà rivaliser de puissance maritime avec l'Espagne, Philippe II s'en irrita, rassembla toutes ses forces dans les trois armements de 1588, 1596 et 1597, au nombre desquels se trouva la flotte, surnommée l'Invincible; mais elles échouèrent contre la fortune maritime de l'Angleterre.

Philippe II, un an avant de mourir, vit s'anéantir la marine espagnole, et détacher de sa monarchie, par la révolte des Pays-Bas, des provinces étendues et fertiles, peuplées des sujets les plus laborieux et en même temps les plus industrieux de sa domination.

L'esprit de vertige qui s'empara de Charles-Quint et de Philippe II, ne leur permit pas de rectifier les principes sur lesquels ils avaient basé leur système colonial, et l'ascendant de l'imitation ayant fait adopter les mêmes vues par les autres

peuples de l'Europe, à mesure de leurs conquêtes, il en est résulté une foule d'erreurs et de conséquences funestes à la prospérité des nations modernes. La source tout entière en est dans cette fausse politique qui naquit des passions exaltées de Charles-Quint, des idées ténébreuses de son fils, et successivement de l'accroissement qu'ont pris les armées de terre, mues par un esprit de conquête ou par un sentiment de défense.

Ainsi l'Espagne, qui dans les temps anciens avait tiré sa gloire et sa prospérité des colonies florissantes des Phéniciens et des Grecs, fut dans les temps postérieurs la propagatrice d'un système tout opposé dans la fondation des colonies modernes; et c'est une nouvelle preuve que l'expérience éclaire bien rarement les gouvernements dans leurs déterminations.

Le résultat d'aussi mauvaises combinaisons fut presque l'anéantissement, avant la fin du XVI^e^ siècle, de toute la marine espagnole, qu'une foule d'événements heureux et extraordinaires avait concouru à former et même à rendre florissante vers le commencement de la même époque.

Ce fut à la suite de ces pertes que s'ouvrit pour l'Espagne le XVII^e^ siècle.

L'impulsion qu'avait donnée à sa politique extérieure le caractère ardent de Charles-Quint et l'humeur sombre de Philippe II, influa sur la conduite du cabinet de Madrid dans le siècle suivant. Il ne fut occupé que du soin de recouvrer les Pays-Bas, qu'il acheva de perdre; de conserver le Portugal, qui secoua son autorité; et d'agiter la France, en alimentant de son or nos troubles domestiques.

Pendant ce temps, l'Angleterre, fière d'avoir été l'écueil où s'étaient brisés les armements gigantesques de l'Espagne, sentit dès lors plus vivement à quelle destinée pouvait l'appeler sa situation géographique, et s'efforça, dans le XVII^e^ siècle, à nourrir sa marine des profits que son commerce interlope enlevait furtivement dans les colonies espagnoles.

La vacance du trône d'Espagne, par la mort de Charles II, en 1700, les dispositions testamentaires qu'il fit en faveur d'un prince de la maison de Bourbon, firent passer une grande partie

du commerce de l'Amérique espagnole entre les mains des Français, en vertu du traité de 1701 pour *l'Assiento*, ou privilége du transport des noirs dans les colonies occidentales de l'Espagne. Par cet acte, et conformément à d'autres articles convenus en 1703, afin de faciliter le commerce entre ses sujets respectifs, les côtes du Chili et du Pérou, et tous les ports de mer du Sud, furent ouverts aux bâtiments français. Ils en rapportèrent des sommes si considérables en piastres, qu'en 1709, époque fameuse des calamités de la France, les négociants de Saint-Malo versèrent dans les hôtels des monnaies pour trente millions de piastres.

La paix d'Utrecht, en 1713, ferma aux Français, comme aux autres nations, la mer du Sud et ses ports, ainsi que l'indique une déclaration du conseil de France, du mois de janvier 1716, qui leur en défend le commerce et la navigation. C'est alors que l'affermissement de la monarchie espagnole sur la tête d'un prince de la maison de Bourbon commença cette troisième époque du système politique et maritime de l'Espagne.

Le résultat de la guerre de treize années, qui

ouvrit le XVIII^e^ siècle, fut pour cette puissance le démembrement de sa riche succession, par la perte de Gibraltar, de l'île de Minorque et de la Sicile; mais un préjudice encore plus sensible qui en fut la conséquence, a été le changement de dynastie qui rendit la marche de son gouvernement incertaine et débile, et dès lors il devint incapable de réparer des forces épuisées par de si longues calamités.

Philippe V, ami du repos, esclave de sa femme et de son confesseur, signala son long règne par les brouilleries que ses ministres, Alberoni et Ripperda, tous deux de race étrangère, lui suscitèrent en Europe. Leur administration intérieure fut remarquable par les exactions des Italiens, qui exploitaient alors l'Espagne comme ils avaient travaillé la France dans le XVII^e^ siècle, en y entrant à la suite des Médicis.

Dans cette position, les étrangers, qui eurent la plus grande part dans les affaires après la paix d'Utrecht, neutralisèrent l'esprit national espagnol, en étouffant des conceptions heureuses qui eussent profité à son commerce et à sa marine.

Cet ordre de choses ne fut guère avantageux

qu'à l'Angleterre, qui fit dès lors fermer à la France les mers du Sud, et se substitua à cette dernière puissance par le nouveau traité de l'Assiento, qui assura aux armateurs anglais la fourniture des noirs dans les colonies espagnoles. Ce marché d'hommes dura trente années, depuis le 1er mai 1713 jusqu'à pareil jour de 1743.

Un autre avantage de la Grande-Bretagne fut de se ménager, par ce même pacte, des moyens sûrs de perpétuer son commerce interlope ; par la stipulation d'un vaisseau, d'abord de 500 tonneaux, ensuite de 850; par la convention de 1717 et au moins de 1 000 par abus. Ce vaisseau, admis à l'approvisionnement de Porto-Bello, était alimenté sans cesse de marchandises anglaises par une patache à son service, et rendait ainsi les cargaisons versées dans les colonies espagnoles *égales à celles qu'aurait portées une flotte entière.* Toutes ces concessions obtenues ou extorquées, furent le résultat des traités de paix et de commerce de 1713, de conventions particulières, explicatives ou restrictives de 1716, de 1721 et de 1728 entre l'Angleterre et l'Espagne.

Comme elles préjudiciaient non-seulement au

commerce de l'Espagne, mais encore à celui de toutes les nations de l'Europe qui fournissaient à Cadix des marchandises de leurs crus et de leurs fabriques, pour y être embarquées à la destination du golfe du Mexique, elles furent souvent l'occasion de rigueurs exercées par le gouvernement espagnol contre les marchands anglais dans les colonies; rigueurs qui, devenant en 1739 le principe d'une guerre maritime, furent encore fatales à la marine espagnole.

La paix d'Aix-la-Chapelle, de 1748, confirma en faveur des Anglais le traité de l'Assiento de 1713, ainsi que l'article relatif au vaisseau amiral, pour les quatre années pendant lesquelles la jouissance en avait été interrompue.

Les événements qui avaient porté un prince de France au trône d'Espagne déterminèrent la politique de son cabinet à l'égard du Portugal. Cette dernière puissance, en livrant, en 1703, son commerce entier à l'Angleterre, s'assura une protection contre les anciennes prétentions de l'Espagne, alors fortifiée de son union avec la maison de Bourbon.

Les négociants d'Utrecht amenèrent, en 1715,

un traité de paix entre les nations espagnole et portugaise, par lequel elles fixèrent les limites de leurs possessions, de leur commerce et de leur navigation dans les Indes occidentales; elles s'attachèrent à régler particulièrement ce qui avait rapport à la colonie portugaise du Saint-Sacrement, située sur le bord septentrional de la Plata, presque vis-à-vis de Buenos-Ayres; mais de nouveaux démêlés sur cette possession s'étant élevés entre les deux couronnes, en 1777, les limites respectives furent réglées par un traité du 1^er^ octobre de la même année. Il fut suivi, en 1778, d'un autre de garantie de commerce et d'amitié entre les deux puissances.

Depuis le commencement jusque vers le milieu de ce siècle, l'Espagne avait plutôt affaibli son système maritime qu'elle ne l'avait étendu et fortifié. L'Angleterre avait fatigué singulièrement la marine espagnole dans la guerre de 1739, occasionnée par les démêlés de son commerce interlope sur les côtes du Mexique dont le traité de l'Assiento favorisait puissamment l'exercice.

On vient de voir comment, en 1750, l'Angleterre consentit à échanger les profits de la fourni-

ture de noirs, dans les colonies espagnoles, contre d'autres avantages commerciaux tant en Amérique qu'en Europe, et ce fut encore un coup de politique de la part du cabinet britannique; car il sut bientôt, par d'ultérieures stipulations, s'assurer de nouveaux moyens d'interlope dans les mêmes possessions espagnoles, et perpétuer ainsi des causes de rupture dont l'issue amenait toujours quelques concessions favorables au commerce anglais. Aussi la position respective des deux peuples, en Amérique, a-t-elle donné lieu à trois points principaux de discussion entre eux :

1° Les anciens établissements des Anglais dans la baie de Campêche pour la coupe des bois de teinture;

2° Les priviléges de l'Assiento obtenus en 1713 et annulés en 1750;

3° Les nouveaux établissements anglais dans le golfe de Honduras, obtenus par l'Angleterre, en 1763, par le traité de Paris.

Des trois principaux établissements fixes des Anglais dans le golfe de Honduras, celui de Mosquitos est le plus important pour l'Angleterre et le plus dangereux pour l'Espagne : non-seulement

les Anglais, sous le prétexte des bois de teinture, font impunément à main armée la contrebande sur toutes les côtes du golfe du Mexique, des îles adjacentes et de la baie de Honduras, mais ils ont encore, comme moyens auxiliaires, la chasse et les établissements qu'elle autorise pour la préparation des cuirs. Sous ces divers prétextes, des hangars qui se transportaient jadis à mesure que la chasse ou la coupe des bois étaient épuisées dans chaque canton, furent par eux transformés en établissements fixes et en magasins remplis et vidés sans cesse par l'interlope.

Il résulta de cette nouvelle cession plusieurs inconvénients graves pour l'Espagne :

1° Ce grand commerce interlope dont on vient de parler ;

2° Des réunions de corsaires et même de pirates qui, en temps de guerre, renouvellent sur ses côtes les brigandages et les ravages affreux des anciens flibustiers ;

3° En temps de paix, de nouveaux empiétements favorisés par la vénale condescendance des préposés espagnols. De là nouvelles discussions et nouveaux sujets de rupture.

On doit penser que toutes ces considérations n'ont point échappé au cabinet de Madrid, mais qu'en accédant à de nouvelles concessions, lors de la paix de 1763, il a cru trouver dans l'alliance étroite qu'il venait de contracter avec la France, par le pacte de famille, une balance de force assez efficace pour contenir ou repousser les empiétements ou les agressions des Anglais.

Cette circonstance du pacte de famille, celle de l'avénement, en 1759, de don Carlos, ont eu, ainsi qu'on va le voir, une influence assez remarquable sur la dernière partie de ce siècle, sur différents points principaux d'amélioration dans la politique de l'Espagne.

« On s'aperçut bientôt (dit Mirabeau) que « cette succession, qui avait coûté tant de sang, « n'assurait point encore le repos des deux na- « tions. Les rois étaient parents, les peuples « n'étaient pas unis; les ministres étaient rivaux, « et l'Angleterre, profitant de leurs divisions pour « les affaiblir, s'emparait impunément du sceptre « des mers et du commerce du monde. »

La guerre éclate en 1756. Ce fut après que la nation française eut perdu ses vaisseaux, ses ri-

chesses et ses plus belles colonies, que nos malheurs fournirent au caractère espagnol une occasion glorieuse de se déployer tel que depuis lors il n'a cessé d'être pour nous. Ce peuple généreux dont la bonne foi a passé en proverbe, nous reconnut pour ses amis quand il nous vit près de succomber; il vint partager nos infortunes, relever nos espérances, affaiblir nos rivaux, et ses ministres signèrent, en 1761, un traité d'alliance avec nous sur les tronçons brisés de nos armes, sur la ruine de notre crédit et sur les débris de notre marine.

Quel fut le prix de cette union? seize années de paix et de tranquillité, qui n'auraient pas encore éprouvé d'interruption, si l'Angleterre eût respecté dans ses colonies les principes sacrés qu'elle adore chez elle, et si les Français, protecteurs de la liberté des autres, avant d'avoir su la conquérir pour eux-mêmes, n'avaient pressé le roi de défendre les Américains.

Le cabinet d'Espagne, toujours intéressé à réprimer les atteintes portées à la liberté de la navigation, accéda en 1780 aux déclarations de neutralité armée, proposée aux puissances maritimes

par les cours de Danemark et de Russie. Également attentif à assurer, depuis la paix de 1783, la liberté de son pavillon sur la Méditerranée, il négocia et obtint enfin, en 1782, un traité de paix et de commerce de la Porte. Les possessions des Turcs en Europe, menacées par la Russie, disposaient à cette époque le divan à s'unir avec toutes les puissances intéressées à la liberté de la Méditerranée. Ce traité fut un acheminement à la conclusion d'un traité de paix avec Tripoli, et, en 1786, d'un autre traité d'amitié avec Alger. La bonne intelligence se rétablit vers le même temps avec Maroc.

Tous ces développements prouvent que la conduite du système politique et maritime de l'Espagne, dans le XVIII^e^ siècle, a été plus ou moins favorisée ou contrariée soit par l'effet des concessions antérieures à ce siècle au profit de la Grande-Bretagne, soit par la position européenne et coloniale de l'Espagne, soit enfin par la pression que la fortune navale, toujours croissante de l'Angleterre, pendant et depuis cette période, a exercée sur toutes les puissances maritimes et en particulier sur la marine espagnole.

Il est une considération qui sort des faits que nous venons de rappeler, c'est que l'Espagne est la seule nation qui se procure sa subsistance par tous les genres de travaux qui marquent les différents degrés de la civilisation.

L'Espagne, considérée sous les rapports de son existence collective dans les différentes parties du globe, présente le tableau unique et varié de pasteurs errants dans les contrées des deux Castilles; d'agriculteurs dans les belles plaines de l'Andalousie; de manufacturiers sous le beau ciel du royaume de Valence; rentiers par le tribut annuel de leurs mines du Mexique et du Pérou, et marins transportant d'un pôle à l'autre, sur l'immensité des mers, la richesse et l'industrie des deux mondes.

De cette variété de moyens qui procurent la subsistance à des millions d'hommes, naissent les obstacles considérables que doit éprouver le gouvernement espagnol pour centraliser l'opinion publique, et faire marcher toutes les volontés vers le genre d'amélioration que peut exiger la mobilité des circonstances.

L'état de prospérité de l'Espagne, dans la pre-

mière partie du XVIII^e^ siècle, a été rétrograde; il est devenu stationnaire dans la seconde partie; mais, dans ces derniers temps, il a une tendance marquée vers l'amélioration, tant par le progrès de vues saines qu'a manifestées le conseil de Madrid que par l'esprit public qu'il a su propager.

Il faut encore le remarquer : l'Espagne possède tous les éléments de richesses réelles et conventionnelles; c'est de leur adroite combinaison que peut résulter pour ses habitants la plus grande masse de bien-être; mais cette situation ne suffit pas, s'ils ne parviennent à établir une entière sécurité dans leurs rapports européens et coloniaux, en maintenant, par la bonne réputation de leur système maritime, les prétentions incessantes de l'Angleterre.

C'est là, et nulle part ailleurs, qu'est le point primordial de la politique maritime de l'Espagne; elle ne doit jamais cesser de réveiller les qualités belliqueuses dans l'âme des Espagnols, pour qu'ils s'établissent d'abord sur la défensive, et dans certains cas, sur l'offensive, contre l'esprit d'envahissement de la Grande-Bretagne.

Le gouvernement a plus de ressorts qu'on ne

pourrait le croire, plus de vitalité qu'on ne le suppose, pour diriger dans ce sens l'esprit national. Si Madrid n'est point une ville maritime, si le Mançanarès qui y coule n'a qu'un filet d'eau, l'étendue des côtes de l'Espagne et leur situation doivent lui rappeler sans cesse tout ce qu'a été cette puissance et tout ce qu'elle pourrait encore être.

En d'autres termes, le système politique et maritime de l'Espagne doit être défensif, par sa nature, contre les vues hostiles des Anglais; passif dans ses relations commerciales avec les États continentaux européens; actif dans ses relations avec ses colonies; enfin auxiliaire dans une communauté d'efforts pour s'opposer aux usurpations de l'ennemi commun, et qui mieux est, pour faire cesser ce principe tout à la fois dévorant et révolutionnaire, attaché à toute marine exclusive.

Les forces maritimes de l'Espagne qui étaient au moment de la révolution française, de 72 vaisseaux de 112 à 58 canons, de 41 frégates et de 109 bâtiments de toute grandeur, le tout armé de 10 000 canons et montés par 50 000 matelots, est réduite aujourd'hui à 10 vaisseaux, 18 frégates et 30 bâtiments de moyenne grandeur.

Si maintenant nous examinons la *France* comme puissance maritime et comme puissance continentale, nous dirons d'abord qu'il nous serait inutile, pour le travail et le but que nous nous sommes proposés, de rechercher avant le XVI^e^ siècle, les traces d'un système politique établi sur nos véritables forces. Nous pourrions même ajouter que les marines qui ont été créées, que les armées de terre qui ont été organisées étaient plutôt l'expression d'une circonstance ou d'une ambition particulière, que celle des intérêts généraux. Que le reproche que nous adressons à cette époque, nous pourrions avec plus de justice le faire au temps actuel.

Assurément, nous ne contestons pas les talents supérieurs de Sully, le caractère du cardinal de Richelieu, la finesse de Mazarin, la capacité de Colbert; nous connaissons également l'esprit, les moyens et la supériorité des hommes qui ont eu le pouvoir pendant les cinquante années qui viennent de s'écouler depuis 1789; mais si nous nous adressions aux résultats, si nous examinions *l'élévation successive des puissances qui nous entou-*

rent, il y aurait pour tous, quelle que fût leur opinion, la nécessité de reconnaître que, si les hommes que nous venons de citer ou d'indiquer, étaient en possession depuis Henri IV, jusqu'en 1843, d'une certaine valeur, la France néanmoins avait toujours été ou compromise ou inquiétée dans ses relations politiques.

Si notre système économique fut agricole sous le ministère de Sully, manufacturier sous l'administration de Colbert, essentiellement colonial sous Louis XV, il ne fut dans aucun temps sérieusement maritime.

Un pays comme la France, vaste et riche en productions, inépuisable d'hommes, touchant aux trois grandes mers qui voient circuler tout le commerce du monde, devait atteindre, avec les intérêts et la confiance des puissances continentales européennes, le plus haut degré de prospérité, surtout s'il eût voulu combiner dans un même plan la science agricole, les arts industriels et manufacturiers, les ressources coloniales et la puissance maritime; ces quatre éléments de la force essentielle et comparative des nations modernes.

Mais qui ne sait, lorsqu'il a voulu réfléchir,

comment ces germes de fécondité ont été étouffés en France par ce génie fiscal et de petite politique d'une centralisation mal comprise.

Qui ne sait aussi l'impossibilité où se trouvent l'esprit public et l'amour national de pouvoir se faire jour lorsque l'intérêt général n'est plus qu'une fiction à l'époque où nous vivons.

On trouvera, sans aucun doute, ces réflexions sévères ; mais comme elles doivent entrer dans le tableau de la France lorsque l'unité politique a confondu le pouvoir exécutif avec le développement de la richesse publique, que cette unité politique et gouvernementale ne veut qu'un seul mode pour tous les intérêts, quelles que soient les différences qui existent entre eux, il faudra bien les excuser si l'on considère qu'on ne peut appliquer de remèdes qu'en sondant douloureusement les plaies ; d'ailleurs c'est moins notre faute que celle des longues et fatales erreurs qui se sont succédé jusqu'à ce jour.

Dans des temps éloignés, Paris était accessible à la crainte de l'ennemi ; avant et pendant le x^e^ siècle, ses habitants avaient sans cesse à redouter les incursions des Normands ; mais ces temps

d'alarmes ayant fait place, vers le milieu du XVI^e^ siècle, à la sécurité la plus entière, surtout depuis la prise de Calais, dès lors on vit cesser ces guerres longues et cruelles entre les Anglais et les Français qui s'entr'égorgèrent sur les côtes de la Normandie et de la Guienne, et qui, pour mieux se nuire, infestèrent longtemps de leurs corsaires la navigation de la Seine.

Paris, à ces époques reculées, devait prendre une part active et un intérêt direct aux événements maritimes. Cette situation devait aussi lui imprimer plus profondément une haine nationale contre l'Angleterre, et la force de cette passion porter ses habitants à des choses utiles à la patrie. Mais depuis que les germes de la discorde ont été transplantés dans un nouveau monde, depuis que le théâtre de la guerre s'est porté par la force des choses, ou, qui mieux est, par l'existence d'une marine exclusive sur l'immensité des mers qui baignent les cinq parties du globe, l'insouciance des habitants de la capitale et des Chambres législatives paraît arrivée à ce point, qu'ils semblent avoir oublié l'influence qu'un combat naval ou que telle branche de commerce maritime

peuvent exercer sur leur destinée. Cette insouciance est telle, dirons-nous encore, qu'ils préfèrent la construction de fortifications mensongères à l'existence d'une marine d'où dépendent non-seulement leurs relations politiques et leur sécurité, mais, qui plus est, leur nationalité.

Nous savons que la tradition des dommages éprouvés par nos ancêtres lors des invasions maritimes, tant de la part des Normands que des Anglais, s'est entièrement perdue dans la fureur des guerres civiles ou de religion qui ont succédé aux inimitiés vraiment nationales entre l'Angleterre et la France; que d'un autre côté, de nouveaux projets d'ambition adoptés par l'esprit chevaleresque de François I^er^, par l'irascibilité de Richelieu et par la vanité de Louis XIV achevèrent d'effacer toute trace de l'ancienne politique française; que l'on ne s'occupa plus alors que de conquêtes en Italie, de rivalité ou de vengeance contre les Espagnols, de prépondérance dans les négociations avec l'Allemagne, tentatives follement audacieuses et inévitablement fatales dans leurs résultats, puisqu'elles portaient la France à perdre de vue dans le tourbillon de ces nouveaux systèmes

les soins d'une défense maritime contre l'Angleterre, et conséquemment commune à toutes les puissances continentales européennes.

On sentit alors la nécessité de prendre des mesures pour réparer cette faute primordiale, cette négligence d'un système de politique navale adapté à notre situation continentale, comme puissance agricole, manufacturière, coloniale et maritime.

Pour juger ces mesures, nous allons suivre celles auxquelles le gouvernement a eu recours, ou qu'il a cru devoir prendre à différentes époques :

Et d'abord, lorsque les historiens (est-il dit dans l'ouvrage sur la balance du commerce de France) nous parlent de 1 700 bâtiments armés, sur la fin du XII^e^ siècle, par Philippe-Auguste contre le roi d'Angleterre; lorsqu'ils racontent l'expédition de Louis IX pour la terre sainte; l'embarquement à Aigues-Mortes de 60 000 hommes; le départ de Chypre avec 1 800 vaisseaux, et qu'enfin ils font mention de la descente projetée en Angleterre par Charles VI qui avait rassemblé 1 500 bâtiments après le milieu du

XIV^e^ siècle; on ne peut pas conclure de ces faits qu'il existait alors une marine permanente.

Tous ces armements étaient des coups de force préparés à l'avance et qui disparaissaient avec l'entreprise extraordinaire pour laquelle ils avaient été destinés. D'ailleurs, la plupart de ces bâtiments n'étaient que des *berges de côtiers*, c'est-à-dire de grandes chaloupes ou barques à trois mâts. Ceux d'une plus grande capacité avaient été empruntés aux Vénitiens, aux Génois et aux Pisans, et même, pour l'expédition de Charles VI, aux Hollandais et aux Zélandais qui s'enrichirent par le seul prix du fret qu'ils se firent sagement payer d'avance.

Les faibles commencements de notre marine, soit commerciale, soit militaire (car elles sont une conséquence l'une de l'autre), ne remontent pas au delà du règne de Louis XIV, sous le ministère de Colbert, bien que son existence eût été préparée d'avance, soit par quelques sages dispositions, soit par les fautes des règnes précédents, soit par suite des calamités éprouvées par les peuples qui firent reconnaître son utilité.

Avant l'acte de navigation de la Grande-Breta-

gne, les peuples commerçants ou à même de le devenir, avaient déjà senti combien il leur importait de se soustraire à la nécessité de fréter des bâtiments étrangers. Henri II l'avait défendu aux Français sous peine de la confiscation des vaisseaux et des marchandises, par sa déclaration du 8 février 1555. Charles IX renouvela cette défense et ordonna même qu'on ne pourrait enlever aucune denrée ni marchandise de France qu'avec des navires appartenant à ses sujets, excepté le sel, dont l'exportation fut déclarée libre (déclaration du 8 février 1567). Mais ces lois prohibitives ne pouvaient alors être mises à exécution, et, loin d'être utiles, elles devenaient nuisibles à un royaume dont le commerce était à naître, et que de sanglantes discordes allaient précipiter vers sa ruine.

Le commerce maritime tomba dans un tel asservissement que l'assemblée des notables de 1626 supplia le Roi d'entretenir, dans ses ports et havres, des vaisseaux de guerre garde-côtes en nombre suffisant pour purger la mer des pirates qui infestaient nos côtes. Les États généraux de 1627 furent encore plus précis, en réclamant

dans leurs délibérations une flotte annuelle de 45 vaisseaux. Sur la demande du parlement de Provence, le gouvernement se vit forcé dans le même temps d'acheter sept vaisseaux en Hollande pour croiser dans la Méditerranée.

Le cardinal de Richelieu se fit bien nommer à cette époque surintendant du commerce et de la navigation. Il entreprit même alors la construction de sept vaisseaux de guerre; mais son titre n'empêcha pas les Anglais, en 1627, de piller nos vaisseaux, et, comme si le ridicule d'une fanfaronnade pouvait masquer toute l'impuissance du gouvernement, le premier ministre ordonna des représailles sur les navires anglais lorsque nous n'avions pas une escadre à mettre en mer.

Cependant, ces efforts dus autant au désir de réduire les protestants de La Rochelle, qu'au besoin d'écarter de nos côtes l'ennemi extérieur, ne furent pas entièrement inutiles. Dans l'espace de deux ans, on parvint à former une escadre de 23 navires de guerre mouillés à la rade de Brest, jusqu'alors la retraite de quelques misérables pêcheurs. C'est à de pareils efforts que la France dut sous ce règne plusieurs victoires navales et les

avantages signalés que remportèrent sur les Espagnols, Pontcourlay, général des galères, Sourdis, archevêque de Bordeaux, et le marquis de Brézé.

Le surintendant Fouquet combina de nouveaux moyens en faveur de la marine française : un droit de 50 sous par chaque tonneau des bâtiments étrangers qui naviguaient dans nos ports, était destiné à assurer la préférence aux navires français, exempts de ce droit, pour le transport des marchandises commercées avec l'étranger. Cette loi, maintenue et perfectionnée, eût pu devenir pour la France l'équivalent d'un acte de navigation.

Telle était la position de la marine française, lorsque Colbert fut chargé, en 1664, de son administration.

Toute marine ne pouvant être fondée que par des matelots expérimentés et habitués à la mer, par des vaisseaux armés, le premier soin de Colbert fut de provoquer la construction de navires marchands et de créer des navigateurs. A cet effet, il fut accordé à tout négociant qui ferait construire en France des navires de 100 à 200 tonneaux, 5 livres de gratification par tonneau ; elle fut fixée à 6 livres pour les vaisseaux d'un plus grand port,

et à 4 livres pour les bâtiments construits à l'étranger, mais dont la propriété serait constatée appartenir à des Français, sans que les étrangers y eussent aucune part. D'un autre côté, pour amener dans nos ports l'abondance des munitions navales, et engager nos marins à les aller chercher directement et économiquement dans les mers périlleuses du Nord, il fut fixé une gratification, trop faible à la vérité, de 40 sous par chaque tonneau, à tout bâtiment français monté par un équipage français, qui partirait pour la mer Baltique, à condition de revenir à pleine charge, soit avec du goudron, soit avec des matières et des bois propres à la construction.

Ces bases posées, voici quel en fut le succès : En moins de cinq ans, 36 vaisseaux avec 15 brûlots dans la Méditerranée, 14 vaisseaux de ligne et 5 brûlots dans l'Océan, parurent des spectacles nouveaux et inopinés.

L'arsenal de Rochefort fut le premier auquel on travailla, et successivement les arsenaux de Brest et de Toulon, qui passent pour les plus beaux de l'univers, furent établis. Il n'en manquait plus qu'un, dit Forbonnais, le plus essentiel de tous,

à la Hogue, dont le projet périt avec l'industrie de Colbert pour en trouver les fonds.

L'esprit méthodique de Colbert, pour embrasser toutes les parties de l'administration de la marine, a passé jusqu'à nous dans deux Mémoires qu'il avait rédigés en 1670 pour son fils, le marquis de Seignelay. La conclusion de ces Mémoires était d'obtenir par toutes sortes d'efforts, ainsi que le porte le dernier paragraphe de l'instruction, un état de marine pour la France, composé de 120 vaisseaux de guerre, et de 74 frégates, brûlots et cutters, en tout 194 bâtiments partagés entre les 5 arsenaux de Toulon, de Rochefort, de Brest, du Havre et de Dunkerque.

On peut juger jusqu'à quel point ce but fut atteint, en se rappelant que Louis XIV avait, en 1692, 110 vaisseaux de ligne et 690 autres bâtiments de guerre employés, sur lesquels on comptait 14 670 canons, 2 500 officiers et 97 500 hommes d'équipage.

Cette marine de Louis XIV s'affaiblit par les désastres de la journée de la Hogue en 1692, et quoique l'année suivante ses forces navales fussent

encore portées dans l'Océan à 71 vaisseaux de ligne et à 29 brûlots ou bâtiments légers, il est certain (disent les historiens de ce siècle) que si cette fatale journée ne fut pas la cause immédiate de la destruction de la marine française, elle fut au moins l'origine de la prépondérance maritime de l'Angleterre, qui ne fit que s'accroître de plus en plus, tandis que nos forces navales allaient toujours en déclinant. A la paix de Ryswick, en 1697, elles étaient épuisées et l'on ne pouvait plus en espérer la supériorité qu'elles avaient eue dans l'époque précédente sur les Anglais et les Hollandais.

Il s'ensuit que, si la dernière partie du XVII^e^ siècle vit naître, briller et languir la marine française, bien qu'elle reposât sur des bases administratives très-bien combinées, il est plus que démontré qu'elle était dans l'impossibilité de prendre une attitude imposante et soutenue lorsqu'elle n'était pas identique à un système continental, et qu'il est de notoriété que son pied de guerre n'existait pas dans sa marine marchande, non-seulement comme personnel, mais comme

matériel; et ce qui le prouve d'une manière incontestable, c'est un amoindrissement aussi subit pour quelques vaisseaux de plus ou de moins.

Le reproche que nous faisons à cette époque, nous pourrions, comme on le verra, l'appliquer à celle de nos jours; car vouloir et pouvoir ne furent jamais vrais qu'autant que la volonté fût soumise à la puissance.

Cette situation délabrée de la marine française n'était pas propre à assurer la prospérité de sa navigation et de son cabotage, puisqu'il paraît d'après les recherches consignées dans le traité de la balance du commerce, qu'à la mort de Louis XIV, en 1715, l'une et l'autre consistait en 700 bâtiments chacun de 100 à 250 tonneaux, employés dans les mers d'Europe et même sur nos côtes, indépendamment de 100 navires occupés au commerce des Indes occidentales. Quant à la pêche de la baleine, elle était tellement déchue qu'elle n'employait plus qu'une douzaine de bâtiments. Nous allons voir ce que devinrent ces faibles débris dans la guerre maritime qui eut lieu à l'occasion de la succession autrichienne, et qui se termina par la paix d'Aix-la-Chapelle en 1748.

Cette époque est mémorable parce qu'elle comprend des événements qui concoururent à imprimer un mouvement utile au commerce maritime. C'est même un phénomène que l'intérêt que prit la capitale aux spéculations lointaines, d'où naquit pour la France un véritable système colonial. Comme tout en France se conduit, comme on le sait, par imitation, aussitôt que le régent eut adopté les plans financiers de l'Écossais Law, toute la cour se disputa les actions de la compagnie des Indes; alors il fut du bon air de calculer; nos concitoyens se mirent à calculer aussi, mais ils s'y adonnèrent comme des hommes non encore éprouvés par l'expérience, aussi échangèrent-ils leur or contre les brouillards du Mississipi.

La cupidité trompée de la multitude, l'audace heureuse de quelques-uns, l'agitation que firent naître tour à tour l'espérance et la crainte, fixèrent l'attention publique et celle des particuliers sur des contrées éloignées. Les capitaux disponibles furent dirigés vers ce nouveau genre de prospérité. Les malheureux qu'avait faits le système, ramassèrent les débris de leur fortune pour

aller réparer leurs désastres à la source même qui les avait fait naître.

Une émulation générale, une rivalité productive s'emparèrent des habitants de nos villes maritimes ; ils expédièrent, à l'envi, des bâtiments pour nos établissements d'Amérique dont la prospérité ne devint réellement sensible que plusieurs années après la chute de la Banque. Cet événement décida du système économique qu'adopta le gouvernement. La plupart de ceux qui furent portés aux premières places de l'administration, répétèrent fidèlement le refrain de l'utilité des colonies, sans s'embarrasser si la position de la France comme puissance agricole et manufacturière n'exigeait pas un plan général qui embrassât tous les principes de prospérité, et conséquemment ceux qui pouvaient lui être contraires. Le défaut de lumières et d'observations leur fit commettre fautes sur fautes. Ils ne s'aperçurent pas, et conséquemment le gouvernement ne vit pas qu'en faisant reposer toute la puissance maritime de la France, uniquement sur un système colonial, ils affaiblissaient ses moyens de défense contre l'empire britannique, en substituant un commerce

à la vérité lucratif, mais sans résultat pour l'expérience nautique, aux écoles périlleuses qu'auraient trouvées nos matelots dans les travaux pénibles et hasardeux de la pêche de la baleine, et aussi dans des tentatives pour se créer un commerce et une navigation dans les mers du Nord. Le gouvernement ne vit pas davantage que la France faisant partie du continent européen, elle ne pouvait et ne devait avoir qu'une puissance maritime basée sur le droit commun, et malheureusement ce qui existait à cette époque existe encore aujourd'hui. De là ces tristes paroles répétées tant de fois, et par les ministres et par quelques orateurs des Chambres législatives : *la France n'a pas besoin d'alliances.*

La direction imprimée à notre navigation, pour ainsi dire bâtarde, explique en très-grande partie pourquoi le nombre de nos matelots classés a pu s'élever à environ 120 000 sous le ministère de Seignelay, tandis que ce nombre n'a pas excédé 80 000 pendant l'époque la plus florissante de notre commerce colonial, depuis la pacification de 1783 jusqu'au moment de notre révolution, et pourquoi elle a constamment continué à s'amoindrir.

Si l'on veut encore se convaincre de toute l'indolence ministérielle dans la poursuite d'un vrai système maritime, il faut lire le compte rendu à Louis XV par M. de Maurepas : ce compte présente la situation du commerce extérieur et de la marine de France, au 3 octobre 1730. On y verra dès les premières lignes, par la manière superficielle, par la trivialité des expressions, par le peu de dignité dans un sujet où il s'agit des travaux annuels d'un grand peuple en relation avec toutes les nations du monde, comment étaient dirigées les affaires de l'État. Aussi les seuls enseignements que l'on puisse tirer de ce Mémoire, ce sont les données positives sur notre navigation extérieure à cette époque.

On trouve dans ce Mémoire que 3 707 bâtiments et 19 472 matelots étaient alors employés à notre navigation. Ce résultat paraît s'appliquer uniquement au commerce extérieur, car il est dit plus bas que le cabotage occupe année commune, y compris la pêche du maquereau, qui, observe-t-on, n'est cependant pas considérable, 12 à 1 300 bâtiments et 6 à 7 000 matelots, indépendamment de la pêche du hareng, qui a employé, en 1729,

124 bâtiments, dont le port a été de 2 990 tonneaux, montés par 2 523 matelots. Un fait infiniment précieux, c'est que la pêche de la baleine, à Saint-Jean-de-Luz, occupait encore en 1730, 37 bâtiments; mais à la vérité ces navires étaient montés par des matelots espagnols, et par des harponniers et des tonneliers de cette nation. La pêche de la morue employa, cette même année, 296 navires qui ont porté 26 007 tonneaux, et ont occupé 7 489 matelots. Enfin le commerce des îles françaises d'Amérique employa, en 1730, 316 navires qui ont porté 39 806 tonneaux et occupé 8 421 matelots.

Quant à la marine royale, le Mémoire de M. de Maurepas s'explique ainsi :

« Votre Majesté a ordonné, en 1728, lorsque le « fonds de la marine fut réduit à 9 millions, que « le nombre de ses vaisseaux depuis le premier « rang jusqu'au sixième, serait fixé à 54, non « compris les flûtes, barques et galiotes à bombes. « Il y en a actuellement 51, indépendamment de « 15 flûtes, barques et galiotes à bombes. »

Toutes ces données sont précieuses pour sui-

vre au moyen des faits les variations de notre système maritime dans ce siècle. Cette époque est la seule où les vues de l'administration, si elles ont été erronées, ont eu pour principe des intentions franches et pacifiques. On sait que le cardinal Fleury, autant par caractère que par le sentiment des besoins d'un peuple qu'avaient tourmenté tour à tour l'ambition de Louis XIV et les convulsions du système qu'il avait suivi, s'attachait à laisser la France se refaire paisiblement dans le repos. On sait également qu'il négligea de tenir la marine royale sur un pied respectable, moins encore par des motifs d'économie que dans l'intention de ne pas réveiller la jalousie querelleuse de la Grande-Bretagne. Cette politique nous devint fatale, si nous consultons la suite des événements, parce qu'il ne suffisait pas que notre commerce colonial prît un essor tel qu'il était difficile de l'espérer, il fallait encore que notre marine militaire et nos relations politiques en assurassent la conservation.

L'ambition des Belle-Ile, et leurs plans prônés dans un intérêt militaire ou par un enthousiasme irréfléchi; plans plutôt tolérés à force d'importu-

nités qu'adoptés par le premier ministre, jetèrent la France dans une guerre continentale dont le but était de faire changer de maître à l'empire, mais qui détruisit tous les effets de notre politique de paix, en nous compromettant vis-à-vis de l'Angleterre. La France n'eut pas dans la guerre maritime plus de 35 vaisseaux de ligne. Le combat naval de Finistère, en 1746, et la rencontre que fit l'ennemi, au mois d'octobre 1747, de nos sept derniers vaisseaux qui escortaient les bâtiments de la marine marchande allant aux îles d'Amérique, nous réduisirent (dit Voltaire, *Siècle de Louis XV*), par la prise de six vaisseaux sur ces sept, à un seul. Heureusement que nos victoires dans les Pays-Bas et nos succès dans les Indes orientales, déterminèrent à la paix l'Angleterre elle-même, qui d'ailleurs ne pouvait plus rien ajouter au triomphe de ses flottes.

Quant à la guerre maritime de 1756, qui se termina par la paix de Paris en 1763, cette guerre fut essentiellement coloniale; elle prit naissance dans des prétentions respectives en Amérique et aux Indes; mais encore parce que la politique de l'Angleterre avait préparé de loin des germes de

discorde qui pussent, selon les circonstances, amener dans cette partie du monde une rupture utile à ses vues d'agrandissement. La guerre précédente, allumée en 1739, entre l'Angleterre et l'Espagne, avait eu pour cause la convoitise de la Grande-Bretagne, excitée par la perspective d'un riche commerce interlope au Pérou et au Mexique; celle-ci eut pour objet de nous chasser du Canada. Le ministère de Londres prit goût à ce nouveau système d'envahissement, dont les résultats flattaient la cupidité des Anglais, et confirmaient leurs prétentions à exploiter seuls le domaine commercial et maritime du monde entier.

L'état dans lequel la marine française venait d'être réduite par les malheurs de la dernière guerre rendait alors, en 1755, son rétablissement difficile (observe l'auteur de la *Puissance navale de l'Angleterre*). L'on ne comptait, dans tous les port de ce royaume, que 63 vaisseaux de ligne, parmi lesquels trois étaient hors de service, trois venaient d'être pris, huit avaient besoin d'être mis en refonte, et quatre seulement étaient sur les chantiers. Pour équiper ou armer les 45 autres, dont plusieurs ne pouvaient se passer de radoubs

considérables, on n'avait ni matières, ni agrès, ni les apparaux nécessaires, ni même de l'artillerie. La disette de bois de construction se faisait tellement sentir qu'on n'espérait pas sitôt augmenter ces forces navales. D'ailleurs on était bien éloigné de prendre des mesures pour combattre les ennemis à armes égales.

« J'ignore même (disait alors le maréchal de « Noailles) si l'on a un projet fixe et bien médité. « On ne pense à rien; on désapprouve même « ceux qui se donnent la peine de penser à quel- « que chose. »

Nous pourrions ajouter que rien n'est changé à cet égard.

Cette honteuse torpeur fut fatale à notre commerce. Les prises de nos navires par les Anglais montaient déjà, avant la déclaration de guerre, à 15 000 matelots et plus de 300 bâtiments, dont 185 étaient richement chargés et d'un port considérable, et les autres, de simples caboteurs ou des pêcheurs de Terre-Neuve. Leur valeur totale fut estimée 30 millions tournois. Les premières années de la guerre répondirent à ce préliminaire et ne furent pas moins funestes au commerce de

France. Nos pertes montaient, vers la fin de 1757, à 510 navires, expédiés des principaux ports pour nos colonies.

Le combat de Mahon fut pour la France la seule action heureuse de la guerre; mais un fait incroyable, c'est qu'après différents désastres éprouvés par nos flottes, le ministre de la marine, au lieu de se livrer à tout le zèle d'un patriotisme éclairé pour réparer nos défaites, ne trouvant plus aucune ressource aux malheurs qui accablaient la marine française, dont il dirigeait si mal les opérations, crut qu'elle ne pouvait plus se relever, et fit mettre en vente tous les agrès et les approvisionnements maritimes. (*Histoire de la puissance navale de l'Angleterre.*)

Le peu de vaisseaux qui restait fut livré à des armateurs particuliers. Par là, les colonies et les côtes se trouvèrent sans défense. Les unes ne tardèrent pas à subir les lois du vainqueur et les autres continuèrent d'être insultées impunément.

La prise de Québec ne laissa à la France aucun espoir de conserver le Canada. La levée du siége de Madras, la mauvaise conduite de Lally et les combats malheureux de l'escadre française sous

les ordres de M. d'Aché, annonçaient la ruine totale de la compagnie des Indes et de ses comptoirs. Ceux de l'Afrique avaient été facilement enlevés. La Guadeloupe s'était soumise, et le ministère britannique ne retardait la conquête assurée des autre îles du Vent que pour faire quelques nouvelles tentatives sur les côtes de France.

Enfin, dans le cours de cette guerre, les Français perdirent 37 vaisseaux de ligne et 56 frégates : 18 de ces premiers bâtiments et 37 de ces derniers avaient été pris; les autres s'étaient brisés ou avaient péri par les flammes. Les efforts généreux que venaient de faire plusieurs provinces et les principaux corps de l'État, en donnant au Roi la valeur de 17 vaisseaux de ligne, ne suffisaient pas pour réparer ces pertes. D'ailleurs il fallait beaucoup de temps pour construire de pareils navires, et le besoin en était urgent. On manquait de matelots; la plupart étaient renfermés dans les dures prisons de l'Angleterre ou obligés de servir dans ses armées navales.

Nous observerons que, sur ces 17 vaisseaux, 6 de 74 et de 54 canons furent travaillés tellement

à la hâte, et en si mauvais bois, qu'ils n'ont presque été d'aucune utilité.

Dans cette situation pénible, l'Espagne vint à notre secours, un peu tard sans doute, mais malheureusement assez tôt pour que sa marine essuyât pareillement des échecs; et l'Angleterre n'en fut que plus fière et plus exigeante dans les négociations. Elle tenait opiniâtrément à nous interdire toute pêche à Terre-Neuve, *parce que cette industrie alimentait les classes de notre marine.* Enfin, le cabinet de Londres consentit, par le traité de Paris de 1763, à réduire les Français à la pêche sédentaire dans les établissements fixes de l'île Saint-Pierre et des deux petites îles de Miquelon, qu'il ne leur fut pas même permis de fortifier.

La paix de 1763 fut l'apogée de la fortune maritime et coloniale de l'Angleterre. Ses grands succès furent dès lors des principes de décadence qui ne tardèrent pas à se manifester par l'agitation des esprits dans les treize États fédérés depuis pour leur indépendance. Soit que le ministère français prévît qu'il ferait bientôt expier à la Grande-Bretagne les humiliations qu'elle lui avait

prodiguées dans la guerre de 1756, soit que l'orgueil national, ou plutôt que l'amour-propre de Choiseul fût personnellement affecté des hauteurs du cabinet de Londres dans les négociations pour la paix de 1763, toujours est-il que c'est la seule époque de ce siècle dans laquelle on s'occupa en temps de paix du rétablissement de la marine française.

Un préjugé contre ce ministère, favorisé peut-être par la clientèle de celui qui le remplaça, semblait avoir accrédité l'opinion qu'un article secret du traité de 1763 avait limité nos forces maritimes. Deux lettres des ducs de Choiseul et de Praslin, du 17 décembre 1779, au comte de Vergennes, non-seulement démentent le fait, mais encore la dernière indique l'état de la marine en 1769.

« Quand j'ai quitté ce département (dit Pras-
« lin), la France avait déjà 64 vaisseaux (à peu
« près 60 000 matelots), indépendamment des
« navires qui étaient sur les chantiers et des ma-
« tières nécessaires pour en construire 10 ou
« 12 de plus, et environ 50 grosses frégates ou
« corvettes. »

Les événements sont encore trop récents pour qu'il soit besoin de retracer les succès ou les échecs éprouvés par nos forces navales dans la guerre de l'indépendance américaine. Le résultat de cette lutte maritime fut heureux pour la France, puisqu'elle parvint à diminuer considérablement le domaine colonial de l'Angleterre, à nous réintégrer dans la pêche de Terre-Neuve, base de notre marine, et nous délivrer de l'humiliation d'un commissaire anglais, observateur, à Dunkerque, de tous nos mouvements maritimes. Mais ces faits postérieurs feront douter si cette lutte ne préparait pas de nouveaux triomphes à la marine anglaise qui eut alors incontestablement la gloire de combattre les forces navales réunies des trois puissances maritimes du premier ordre à cette époque, celles de la France, de l'Espagne et de la Hollande.

Une autre réflexion non moins importante, parce qu'elle résulte de notre position, unique dans ce siècle, vis-à-vis de l'Angleterre : c'est que la guerre maritime pour l'indépendance américaine est la première où une diversion continentale ne

vint pas partager, en faveur de la Grande Bretagne, nos moyens de défense.

Les sept années de pleine paix qui s'écoulèrent depuis le traité de 1783 jusqu'à la fin de 1789, époque de notre révolution, offrent le tableau de la plus grande activité de notre commerce pendant le XVIII^e^ siècle.

D'après les calculs insérés dans la balance du commerce, il existait en France plus de 1000 bâtiments de 250 tonneaux, l'un dans l'autre, employés aux seuls voyages de long cours, tant aux Indes orientales et occidentales qu'aux pêches de la morue et de la baleine.

Au moment de la révolution, suivant un compte rendu publié en 1792 par la convention nationale, le commerce des îles de l'Amérique et des côtes d'Afrique employait 700 bâtiments, contenant ensemble 250 000 tonneaux.

Celui d'Asie occupait 59 bâtiments d'une contenance de 26 267 tonneaux.

Les pêches de la morue à Terre-Neuve occupaient 372 navires jaugeant 41 711 tonneaux, indépendamment de 59 navires du port de 3 516 ton-

neaux occupés, à Dunkerque, à la pêche de la morue en Islande et Ithlande.

Les pêches du hareng et du maquereau employaient 700 bâtiments du port de 14 000 tonneaux.

Celle de la baleine, à Dunkerque, a occupé jusqu'à 15 bâtiments jaugeant 3 696 tonneaux.

Enfin, d'après l'exécution de l'acte de navigation française du 1^er^ vendémiaire an II, le chiffre de notre marine marchande s'élevait à 6 000 navires de toute contenance.

Le 23 septembre 1792, sous le ministère Monges, la marine militaire armée se composait de 21 vaisseaux de premier, second et troisième rang, de 30 frégates, 18 corvettes, 24 avisos, 2 chaloupes canonnières, 10 flûtes ou gabares.

Indépendamment de ces armements, il existait dans les grands ports 53 vaisseaux construits, dont 34 en état d'être armés, et 19 qui avaient besoin de réparations; plus 7 vaisseaux en construction.

Il existait en outre 41 frégates construites, dont 24 en état d'être armées, et 17 qui avaient besoin de réparations. Sur les chantiers 6, dont une serait mise à l'eau à la fin de l'année.

Pour armer tous ces bâtiments, il fallait 10 250 canons de différents calibres; les ports en renfermaient 9 147; en moins 1 103.

Les forces de la marine française consistaient, suivant un état circonstancié publié en 1789, en 81 vaisseaux de ligne de 118 à 64 canons; en 69 frégates de 40 à 30 canons; en 141 autres bâtiments, tels que corvettes, flûtes, avisos, le tout armé de 13 à 14 000 pièces de canon et monté par le nombre possible de 78 000 matelots, en y comprenant ceux de la marine marchande.

Il résulte de tous ces développements :

1° Que les moyens de défense maritime de la France, dans le XVIII^e^ siècle, n'ont jamais approché de ceux mis en activité à la fin du XVII^e^ siècle sous Louis XIV;

2° Que le maximum des efforts de ce monarque a été, en 1692, de 110 vaisseaux de ligne de 14 670 canons, et que notre plus grande puissance a été, en 1781, le déploiement de 71 vaisseaux à la mer;

3° Que, dans les guerres maritimes précédentes, nous avons restreint nos forces navales à 35 vaisseaux de ligne, sous le cardinal de Fleury,

et à 45 susceptibles d'être armés, dans la guerre coloniale de 1756; dans celle de la succession espagnole, nos forces effectives avaient monté jusqu'à 50 voiles. Dans la guerre de 1792, notre ministre de la marine avait été forcé de confier à toute l'Europe que nous n'avions que 34 navires en état d'être armés, non compris les 21 en activité. D'un autre côté, le message du Directoire du 9 messidor an IV (27 juin 1796), s'exprime ainsi : « les représentants qui ont des correspon-« dances dans nos ports, ne peuvent ignorer que « 43 vaisseaux et frégates sont actuellement en « mer; que 150 corvettes et bâtiments légers pro-« tégent nos côtes et notre cabotage; que 80 na-« vires sont équipés pour transporter les appro-« visionnements nécessaires à nos armées, et que « des convois considérables ont passé aux colo-« nies. »

En définitive, cette énumération pour nos armées navales ne présente que la moitié du nombre existant un siècle auparavant.

4° Que notre marine, presqu'à toutes les époques de ce siècle se trouvant anéantie, avait été renouvelée en entier, non pas simplement au com-

mencement de la mésintelligence entre les cabinets, mais à l'instant même de l'attaque et des combats;

5° Que les approvisionnements en munitions navales ont manqué généralement, et qu'un ministre, au milieu de la guerre la plus désastreuse, celle de 1756, avait donné le scandale, qui certes ne fût pas resté impuni à Londres, de vendre les magasins de la marine, *par la grande raison politique* que, n'ayant plus de vaisseaux, nous n'avions plus besoin de munitions. Ce qui est également vrai, c'est que, dans toutes les hypothèses, un semblable ministre eût été un fléau pour toutes les nations.

6° Que si la navigation marchande, et surtout les pêches françaises et le commerce colonial avaient pris quelque extension dans ce siècle, et nous avaient mis dans le cas de ne pas manquer de marins, leur emploi avait été constamment négligé par l'incertitude des plans ministériels, et que l'on regrettait même jusqu'à la dépense destinée à entretenir notre marine en temps de paix. Aussi, ces vues mesquines avaient-elles forcé, ainsi que nous l'avons dit, de la renouveler quatre

fois en entier dans nos cinq guerres maritimes du XVIII^e^ siècle.

C'en est assez, sans doute, pour caractériser le genre de système maritime qui, pendant cette période, a dominé constamment dans les conseils de la couronne, de même que les événements qui flottaient, pour ainsi dire, au hasard, comme on a pu le remarquer, et aussi les changements qu'un tel état de choses avait dû produire dans les combinaisons du commerce. Mais si nous étions sans plan et sans direction pour la défense que recommandait impérieusement notre situation vis-à-vis de l'Angleterre, au commencement de ce siècle, au moins notre système maritime, s'il ne pouvait être offensif, pouvait être vigoureusement défensif contre le système hostile de la Grande-Bretagne; d'autant qu'il suffisait, pour atteindre ce but, que les moyens dont pouvait disposer le gouvernement se portassent en temps de paix vers la marine marchande; qu'il tînt en outre la marine militaire constamment en haleine, et qu'il réparât les pertes avec persévérance lors des échecs causés, soit par la mauvaise fortune, soit par les fautes de l'administration précédente; qu'il fît

tous ses efforts pour réunir notre marine, établie sur ces bases, à celles des États intéressés comme nous à repousser toute usurpation maritime, de préférence à ces guerres continentales aussi fatales que désastreuses. Il fallait encore qu'il encourageât nos navigateurs de toutes les classes à tenter des entreprises savantes, périlleuses et honorables, et qu'il ne laissât pas s'éteindre la race, jadis célèbre, de nos intrépides marins. Il fallait enfin que la renommée de leurs exploits vînt, comme au temps des Duquesne, des Tourville, des Jean Bart, des Dugay-Trouin, et de tant d'autres, tels que les Suffren, les Lamothe-Piquet, réveiller l'insouciance parisienne et la faire ressouvenir de l'existence d'une marine française.

Ce qu'il fallait alors, nous dirons que les circonstances actuelles en font une nécessité plus impérieuse encore depuis que les États de l'Europe continentale sont autrement constitués, que les populations sans cesse croissantes ont des besoins inséparables de leur existence, et, qui plus est, sont arrivées à ce point qu'elles ne peuvent plus ni consentir ni supporter que le libre parcours des mers reste la propriété d'une marine exclusive,

lorsqu'elle est devenue tout à la fois despotique et dévorante.

Nous avons déjà dit qu'en 1843 notre marine militaire et notre marine marchande se composaient, savoir :

La marine militaire : de 23 vaisseaux, de 31 frégates, de 146 bâtiments de moindre dimension dont 41 à vapeur.

Et la marine marchande (d'après les renseignements que nous avions pu nous procurer) : de 4 000 navires ; d'où il résulte que, si la guerre venait à éclater (ce que nous sommes loin de supposer), le nombre de matelots que la marine militaire pourrait employer, ne pourrait pas dépasser 40 000, bien que la marine marchande en comptât à sa disposition environ 35 000. Et cependant il n'est pas un marin, un homme de quelque expérience, qui ne sache qu'une marine militaire n'a d'existence que par la marine marchande ; et par contre, que la marine marchande n'a de sécurité que celle que lui donne la marine militaire. En d'autres termes, que le matériel, comme minimum de nos armées navales, doit

toujours être en rapport avec le personnel de ces deux marines, seul moyen de juger ce que sont et ce que doivent être non-seulement nos forces maritimes, dont la dépense est aujourd'hui de 106 millions, mais les différences comparatives qui existent avec celles de toutes les puissances de l'Europe, qu'elles soient divisées ou réunies, et en définitive, quel serait le meilleur système de construction à établir, dans l'état où se trouve l'Europe continentale, si la guerre maritime venait à éclater.

Si maintenant nous examinons notre puissance militaire, en ce qui concerne nos armées de terre, et qu'à cet égard nous consultions l'ordonnance du 8 septembre 1841 (*Moniteur* des 13 et 14 décembre), l'*Annuaire militaire* de 1843, et le budget de 1844, nous trouvons :

	Hommes.	En Algérie.	
Comme infanterie employée dans l'intérieur.....	172 379	35 633	208 012
Cavalerie.....	53 154	5 140	58 294
Artillerie.....	26 967	3 657	30 604
Troupes du génie....	5 923	2 806	8 729
TOTAUX.....	258 423	47 236	305 639
Comme chevaux de cavalerie.....	40 244	4 216	44 460
d'artillerie.....	12 870	1 504	14 376
TOTAUX.....	53 114	5 720	58 836

et comme dépenses : 306 779 996 fr. dont il faut distraire celles de 19 521 059 fr. concernant les états-majors, la gendarmerie, les équipages militaires et les vétérans.

Si nous rappelons maintenant les dispositions de l'ordonnance du 8 septembre 1841, qui porte que nos régiments d'infanterie, sur le pied de guerre, seront de quatre bataillons, les bataillons de 9 compagnies et les compagnies de cent hommes, il en résulte :

Que si notre infanterie doit s'élever à 400 bataillons et à 3 600 compagnies, le chiffre en hommes sera de	360 000 h.
Que celui de la cavalerie, en se conformant aux bases d'organisation qui établissent par rapport à l'infanterie le quart en hommes et le cinquième en chevaux, sera de. . . . . et de 72 000 chevaux.	90 000 h.
Que celui de l'artillerie, en suivant les mêmes règles, aura 1 200 pièces de canon, à raison de trois pièces par bataillon, ce qui portera les hommes à	50 000 h.
A reporter.	500 000 h.

Report. . . . . 500 000 h.

et les chevaux à 60 000, à raison de 50 chevaux par pièce.

Que les troupes du génie, en prenant le quarantième seront de. . . . . 9 000 h.

Total. . . . . 509 000 h.

Et quant au nombre de chevaux, si l'on ajoute à ceux de la cavalerie, qui s'élèvent à 72 000, ceux de 60 000 pour l'artillerie, ce sera d'abord. . . . . 132 000 c.

Si l'on joint à ce chiffre celui de 18 000 pour les états-majors et les équipages, ci. 18 000

Plus un demi-cheval de remplacement pour une année de campagne, c'est-à-dire. 75 000

le nombre de chevaux qui seraient nécessaires pour entrer en campagne s'élèverait à. . . . . 225 000 c.

indépendamment des moyens de l'entretenir si la guerre se prolongeait au delà d'une année.

Nous venons de dire que le nombre de nos bâ-

timents de guerre n'exigeait pas au delà de 40 000 matelots.

Si nous demandions maintenant au Pouvoir exécutif et aux Chambres législatives qu'ils veuillent bien nous faire connaître, en partant de notre situation actuelle, les mesures qui seraient prises pour obtenir les cadres du pied de guerre de nos armées de terre, sur le chiffre de 509 000 hommes et de 225 000 chevaux, prescrits par l'ordonnance du 8 septembre 1841, indépendamment des moyens d'entretenir ce nombre de chevaux (avons-nous dit) si la guerre se prolongeait :

Nous sommes persuadé d'avance que les réponses qui nous seraient faites seraient évasives si elles n'étaient négatives. Et cependant qui peut nier qu'une nation composée de 35 millions d'habitants n'ait le droit de s'étonner et de s'enquérir comment il se fait qu'avec un budget de 1 500 millions, sa puissance militaire, comme armées de terre et comme armées navales, soit arrivée à un tel degré d'abaissement qu'elle ne lui donne plus les moyens de repousser une injustice, ni même une vexation, et ce qui est pire, la place dans

l'impossibilité (comme on en peut juger) de pouvoir contracter une alliance sérieuse.

Et que serait-ce, ajouterons-nous, si nous présentions dans tous ses détails et sur toutes ses faces le mépris du pouvoir pour toutes les règles d'organisation et d'administration de nos armées de terre, en ce qui concerne les cadres qui seraient à créer pour pouvoir passer du pied de paix au pied de guerre; les proportions qui doivent exister entre les différentes armes, et par contre, celles qui ont surgi pour les remplacer; la diminution de mobilité lorsque l'artillerie est arrivée à dépasser de plus d'un tiers le nombre de pièces de canon qu'elle devrait avoir. Enfin, l'état actuel de nos places fortes et les moyens de les défendre; et en définitive les inventaires du matériel soit de nos armées de terre, soit des armées navales, et particulièrement leur infériorité.

L'on s'étonnera peut-être qu'à propos d'une observation sur le droit de visite, nous soyons entré dans tous ces détails; mais si l'on ne peut mettre en question que les relations de peuple à peuple, et des peuples entre eux, ne s'établissent sur leurs intérêts et sur leurs forces respec-

tives, il faudra bien reconnaître que nous étions dans la nécessité de rechercher les causes qui avaient amené le gouvernement à une telle concession, et concession (devons-nous ajouter) d'autant plus fâcheuse, qu'elle menace non-seulement notre sécurité et notre avenir, mais qui plus est, notre honneur et notre nationalité. Car il n'est pas vrai de dire, ainsi que l'on a essayé de le démontrer même à la Chambre des Députés, qu'il y ait réciprocité dans le droit de visite lorsqu'il n'y a point égalité dans les conditions, ainsi que l'a très-bien observé M. Dupin; et l'on ne pourrait pas dire davantage qu'il y eut dans ce traité, de la part de l'Angleterre, des sentiments d'humanité et de philanthropie, si l'on veut se rappeler, d'abord les dispositions et ensuite les moyens qui ont été pris par cette puissance pour l'extension de sa marine et de ses relations politiques.

En ce qui concerne la *Hollande*, l'histoire nous apprend que jamais aucun peuple n'a influé aussi puissamment sur l'esprit industriel des diverses

nations. Que dans la carrière maritime et commerciale, il a été le précepteur des habitants du Nord, comme les Vénitiens l'avaient été de ceux du Midi. Depuis plusieurs siècles, le rôle brillant des Vénitiens et de leurs disciples est terminé, tandis que la Russie, qui doit tout à la Hollande [1], ne cesse d'employer sa politique, ses troupes et ses flottes, à repousser les Ottomans jusqu'aux bornes de l'Asie.

La Hollande encore, dans le cours de ses laborieuses destinées, a été successivement un objet de rivalité pour les villes anséatiques, d'émulation pour la France et l'Angleterre, de désespoir pour l'Espagne, d'imitation pour le Danemark et la Suède.

Les documents historiques font remonter jusqu'à César l'éducation maritime des Hollandais. La Hollande occupant un petit espace resserré entre les deux bras du Rhin, n'était rien pour la gloire ou pour la convoitise du conquérant des Gaules. Mais sa prudence lui dictait de se faire un ami du peuple batave, qui pouvait faciliter, par les transports de ses troupes et de leurs mu-

[1] On sait que Pierre Ier se fit charpentier à Amsterdam.

nitions, les incursions qu'il méditait contre la Germanie. Ce qui était vrai à cette époque, dans des conditions différentes, l'est également aujourd'hui dans la question qui nous occupe.

Les Romains firent de ce pays leur quartier général; ils y établirent leurs magasins, et partirent de là, soit pour se porter par le Zuyderzée sur les bords de l'Elbe, de l'Ems et du Weser, soit pour remonter le Rhin. L'on peut donc reporter à cette époque le versement en Hollande, par les conquérants qui avaient dépouillé l'Europe et l'Asie, de premiers capitaux suffisants pour provoquer de nouveaux efforts d'industrie maritime.

L'appât du butin produisit, vers le milieu du IX^e^ siècle, les incursions des Normands sur les côtes de Zélande. Les Bataves, en allant au-devant de leurs ennemis, les dégoûtèrent, par leurs courses maritimes, de se mesurer avec leurs forces, qui étaient supérieures. Dans le XI^e^ siècle, on voit Thierry, comte de Hollande, et l'empereur se livrer un combat naval avec des barques légères et de petits navires. Dans le XII^e^ siècle, l'histoire nous retrace la Hollande troublant, par mer, le commerce des Flamands.

Mais la première expédition vraiment maritime des Hollandais est celle que le comte Guillaume entreprit pour la croisade : il part, en 1217, de la Meuse avec 12 vaisseaux, accompagné et suivi par un grand nombre d'habitants embarqués sur des navires; cette flotte passe en Angleterre, et après s'être arrêtée en Portugal, elle aide à faire la conquête de la Dalmatie.

La marine des Hollandais se fortifiant de plus en plus, on les voit, sur la fin du XIV^e^ siècle, prêter des vaisseaux aux Anglais pour transporter des troupes en France. Leur navigation paraissait dès lors supérieure à celle des Anglais.

Dans le XV^e^ siècle, les Hollandais arment de grands vaisseaux et vont chercher leurs ennemis en pleine mer. Ils équipent, en 1434, une première flotte contre la ville de Lubeck, une seconde en 1437 contre les villes anséatiques du Nord, qui font des prises considérables sur leurs ennemis. Ils livrent en 1440 un combat contre les flottes alliées du Nord, dont ils prennent les vaisseaux. Pour couronner de si grands succès, ils envoient une flotte au secours d'Erick, roi de Danemark, qu'on veut détrôner; et en 1457, une autre flotte

de Hollandais et de Zélandais s'engage au service de Charles VII, roi de France, qui assiégeait Bordeaux. En 1471, leur premier amiral Bozselen oblige la flotte française de quitter les côtes d'Écosse où se faisait la pêche du hareng, et de se retirer dans ses ports. Enfin en 1477, la liberté des mers fut due aux nombreux et utiles armements de cinq villes particulières de Hollande, sans participation ni autorisation, d'aucun duc, comte, stathouder ou États de province.

Dans le XVI^e^ siècle, on voit ces mêmes villes, en 1510, armer quatre gros vaisseaux de guerre, envoyer une flotte marchande et porter des secours au roi de Danemark contre les villes anséatiques du Nord qui avaient entrepris d'interdire le passage du Sund. Ils résistent encore, dans ce même siècle, à la marine réunie des Français et des Anglais ligués contre Charles-Quint, après le retour de Madrid de François I^er^.

Depuis que Charles V, comte de Hollande et de Zélande, fut devenu roi d'Espagne, les Hollandais poussèrent leur navigation jusqu'en Amérique et en Afrique, et s'essayèrent dès lors à ces navigations lointaines dont le succès devait les aider à

secouer entièrement, dans le XVII^e^ siècle, la domination justement odieuse de Philippe II.

Dans cette première et longue période, on vient de voir les provinces maritimes des Pays-Bas fonder leur puissance navale sur la nécessité de pourvoir à leur subsistance et sur celle d'une juste défense. La première impulsion fut donnée aux Bataves par le mouvement qu'occasionnèrent dans leurs parages les armées romaines. Ils surent perpétuer cette première activité en s'adonnant, de temps immémorial, aux occupations de la pêche du hareng, puisque l'on voit dans les remontrances des États de Hollande à Charles V : « qu'aux temps « passés, les habitants de la Hollande, cherchant « leur subsistance dans la pêche, avaient com- « mencé avec le temps d'employer des vaisseaux, « de fréquenter d'autres pays, royaumes et ports « de mer, apportant et rapportant diverses sortes « de marchandises en Hollande, les communi- « quant ensuite à d'autres pays situés autour de « cette province, etc. »

Par un traité conclu en 1285 entre le roi d'Angleterre et le comte de Hollande, le Roi accorde la liberté de la pêche aux Hollandais et aux Zélandais

sur les côtes d'Yarmouth. La ville d'Amsterdam obtint, en 1368, une concession du roi de Suède pour s'établir dans l'île de Schoonen, sur les côtes de laquelle se faisait la pêche du hareng; mais cette pêche ne devint importante qu'après la découverte faite dans le XV^e^ siècle de la manière de saler et d'encaquer le hareng. Charles-Quint fit ériger, en 1556, un tombeau à l'auteur de cette découverte, Guillaume Beukels Zoon, habitant de Biervliet, en Hollande.

Le hareng avait changé de parages depuis quelques années. On le prenait auparavant sur les côtes de Schoonen et sur celles de Suède et de Danemark, qu'il paraissait avoir quittées pour se fixer sur celles de Flandre et d'Angleterre. Cet événement produisit une nouvelle émulation; une ville de Hollande fit, en 1416, le premier grand filet pour cette pêche; une autre fit usage de cette espèce de navire connu sous le nom de *buisen;* une seule, en 1553, envoya 140 bâtiments à la pêche du hareng, escortés par 20 vaisseaux de guerre.

La nécessité d'avoir des grains, des bestiaux et des matériaux de construction, conduisit naturel-

lement les premiers habitants de la Hollande dans le Nord. La Hollande faisait encore, dans le xv^e^ siècle, un commerce avec l'Italie et le Levant par l'Allemagne. Ce commerce s'exerçait par les villes de Harlem, de Leyde et d'Amsterdam sur l'Italie, et sur le Levant par Cologne, Augsbourg et le Tyrol. Ajoutons à toutes ces branches d'industrie, l'art de purifier le sel, de faire des salaisons, celui d'engraisser les bestiaux, différentes fabriques pour la construction, la fabrication des cordages, des voiles, des filets, des tonneaux et barriques, et plusieurs manufactures de nécessité, telles que celles des toiles, d'étoffes de laine, de bonneterie, etc., et nous aurons le tableau économique des provinces maritimes des Pays-Bas, au moment de leur révolution en 1566, ou de l'union des sept provinces à Utrecht en 1576.

Sur la fin du xvi^e^ siècle et au moment de cette révolution, les Hollandais, comme on le voit, avaient déjà des relations d'intérêt et de politique avec différents États de l'Europe, qui pouvaient seconder le généreux projet de secouer la domination vexatoire de l'Espagne.

Alors toute l'Europe était dans la plus grande

agitation. L'ambition de la marine d'Autriche, les conquêtes et les découvertes dans les deux Indes, la ferveur pour ou contre la religion réformée, tout contribuait à communiquer aux esprits une commotion utile aux habitants des Pays-Bas. La persécution qu'éprouvèrent sous le duc d'Albe, gouverneur pour l'Espagne, les dix-sept provinces, précipita les peuples de l'intérieur de ces contrées dans les marais de la Hollande et de la Zélande. De nouveaux capitaux emportés par une foule d'hommes industrieux; la clôture de la navigation de l'Escaut vers la mer, provoquée par le gouvernement espagnol lui-même après la prise d'Anvers, pour en diminuer le commerce, enrichirent Amsterdam, la remplirent d'une nouvelle émulation, et lui fournirent les moyens d'armer ces flottes nombreuses qui parcoururent de conquêtes en conquêtes les mers de l'Asie, de l'Afrique et de l'Amérique. La prospérité maritime de la Hollande, portée au plus haut degré, enrichit sa compagnie asiatique, dont le dividende s'éleva jusqu'à 75 pour 100, et força l'Espagne, après trente années de combats, à consentir à une trêve de douze années, et à reconnaître provisoi-

rement l'indépendance des sept Provinces-Unies.

Ces douze années furent mises à profit par la Hollande pour accroître l'activité de son commerce et de sa navigation. Sa compagnie orientale se consolida, mais la compagnie occidentale s'affaiblit lorsque les Portugais, affranchis du joug de l'Espagne, reprirent leurs établissements d'Amérique. Son commerce du Levant fut créé dans la Méditerranée par les capitulations qu'elle obtint d'abord du Grand Seigneur, et par suite, des puissances barbaresques.

Le commerce du fret fut exclusif et sans bornes; les spéculations d'assurances, de banques parfaitement bien combinées; enfin des traités avec le Danemark, la Suède, la France et l'Angleterre, amenèrent la liberté, la facilité et la prééminence du commerce et de la navigation des sept Provinces-Unies.

Un état aussi prospère devait faire échouer les nouveaux efforts que fit l'Espagne après l'expiration de la trêve pour recouvrer les provinces maritimes des Pays-Bas. En effet leur indépendance définitive fut reconnue par le traité de Munster, de 1648.

La Hollande, sortie avec gloire et profit de tant de difficultés, se vit jetée par des rivalités de commerce avec l'Angleterre dans la carrière de la politique et de l'ambition. Deux guerres maritimes contre la nation britannique, de 1652 à 1667, la forcèrent de déployer de grandes forces navales, et de tarir les capitaux qui alimentaient son commerce lucratif. Elle avait, en 1653, 130 à 140 navires de commission; après cette dernière période ses pertes furent telles, que l'on comptait jusqu'à 3 000 maisons non habitées à Amsterdam.

La Hollande tantôt luttant seule contre l'Angleterre ou contre Louis XIV, tantôt liée avec la Grande-Bretagne contre la France, épuisait ses ressources, dénaturait sa politique, et se voyait forcée de se mettre elle-même sous le joug des princes d'Orange, déclarés capitaines-généraux et amiraux, pour sauver l'État des dangers où tant de guerres l'exposaient continuellement.

L'Angleterre, profitant habilement de cette position vacillante des États généraux, porta un coup décisif au commerce de la Hollande par l'acte de navigation de 1662, qui ôta à cette république le

monopole de celui qu'elle exerçait dans toutes les contrées de l'Europe pour les besoins actifs et passifs de l'Angleterre.

Cette marche hardie du cabinet britannique annonça qu'un jour il achèverait de prendre l'ascendant sur les Hollandais; les événements postérieurs servirent parfaitement ses vues. La révolution anglaise de 1688 porta le stathouder Guillaume III sur le trône d'Angleterre.

Dès lors, la Hollande n'eut plus d'autre politique que celle du cabinet de Londres; elle fut bientôt entraînée dans une nouvelle guerre contre la France, qui ne se termina qu'à la paix de Ryswick, en 1697, pour recommencer en 1701, lorsque, par la mort de Charles VI, toutes les puissances maritimes, liguées avec l'empereur, se disputèrent la riche dépouille de la monarchie espagnole.

Nous allons voir désormais la Hollande vivre pour ainsi dire sur son ancien capital de gloire et de fortune, et laisser appauvrir de plus en plus, pendant le cours du XVIII^e^ siècle, son système politico-maritime.

Un des traits de politique de Guillaume deve-

nu, suivant l'expression des contemporains, roi en Hollande et stathouder en Angleterre, fut de donner le premier rôle aux Anglais dans la guerre maritime de la succession espagnole, et de faire supporter aux Hollandais la plus grande partie de leur défense par terre.

Par cette distribution de forces, les subsides fournis par la Hollande, pour la cause commune, furent employés à étendre la marine anglaise et à resserrer les pouvoirs dans les mains du stathouder, chef suprême de la force militaire. Par là, on nourrit parmi les chefs des États généraux le funeste préjugé de l'utilité d'un *traité de barrière*, dont ils poursuivirent constamment l'obtention auprès des puissances voisines, c'est-à-dire de l'Allemagne, de la France et de la Prusse. Par là, le cabinet britannique perpétuait les inimitiés contre la Hollande du côté du continent, partageait ses moyens de défense sur terre et sur mer, et minait la puissance de cette république par ses fondements.

Tandis que ce plan si bien conçu s'exécutait, Marlborough et le prince Eugène ne cessaient de fasciner, par leurs flatteries intéressées, les yeux

du grand pensionnaire Heinsius et de son greffier.

Le résultat de cet enivrement fut de faire échouer, en 1709, les conférences de Gertruydemberg entamées et suivies à la sollicitation persévérante de Louis XIV; et la Hollande perdit ainsi toute son influence sur la pacification. Le cabinet de Londres profita de cette faute des États généraux; il s'empara de toutes les négociations qui amenèrent, en 1713, la paix d'Utrecht. Enfin il parvint à placer l'Angleterre, *à force d'avantages obtenus par son commerce* et par la prépondérance de sa politique, au premier rang des puissances maritimes.

« Depuis ce temps (dit l'auteur instruit et ju-
« dicieux de la *Richesse de la Hollande*) on ne vit
« plus rien faire aux Hollandais qui fût digne de
« la réputation qu'ils s'étaient acquise sur mer.»
En 1712, les Suédois leur enlevèrent des navires marchands sans que la république eût seulement l'air de s'y opposer, et ce ne fut qu'en 1715 qu'elle joignit 12 navires de guerre à 20 autres navires anglais, pour protéger le commerce des deux nations dans la mer Baltique, toujours in-

quiété par les Suédois, qui, en guerre contre les Russes, continuèrent de s'emparer des vaisseaux destinés pour la Russie.

Il n'y eut pas jusqu'aux Algériens dont les Hollandais eurent à souffrir. En 1721, on compta qu'ils leur avaient enlevé plus de 40 navires estimés avec leurs charges à plus de 6 millions, sans y comprendre plus de 900 matelots réduits en esclavage.

Enfin, tout ce que l'on avait vu faire à la république aboutit à de petits armements. En 1726, les États résolurent de mettre en mer 18 vaisseaux de guerre. En 1729, ils joignirent 12 vaisseaux de guerre à une escadre anglaise pour protéger le commerce contre les entreprises des gardes-côtes espagnols.

Dans ce tableau, on aperçoit partout l'influence du cabinet britannique sur la Hollande, soit comme allié, soit comme ennemi. Les chaînes forgées à la république sous Guillaume III, se resserrèrent encore sous Guillaume IV, au moyen de son mariage avec une princesse d'Angleterre. Les partisans de Guillaume profitèrent, pour son élévation au stathoudérat, en 1747, du malheureux

succès de la guerre contre la France. Après qu'il eut été revêtu de cette dignité, et que la paix eut été rétablie entre les puissances belligérantes, il est curieux de voir ce prince, meilleur politique que guerrier, porter son attention sur les moyens de rétablir le commerce de la république. Il prit sur ce sujet les avis de plusieurs négociants hollandais, consulta les personnes en état de lui donner des informations exactes, et en fit un plan qu'il recommanda aux États généraux en 1751. Ce plan contient un exposé court et précis des causes qui ont fait naître le commerce dans les Provinces-Unies, et qui ont servi à le faire fleurir.

Guillaume IV mourut la même année. Il est difficile de deviner quels auraient été, dans la pratique, les effets de sa bonne théorie; ce qu'il y a de certain, c'est qu'en laissant son fils Guillaume V en minorité, il livra la Hollande à la double influence de la princesse douairière anglaise, et d'un gouverneur allemand, le duc de Brunswick. La suite des événements n'a que trop développé les funestes effets qui en sont résultés pour la république.

La douairière anglaise, par son dévouement à

sa patrie, ruina le commerce de la Hollande, pendant la guerre de 1757, pour se venger de ce que les États des trois provinces maritimes, et surtout ceux de Frise, avaient refusé le secours de 6 000 hommes que les Anglais sollicitaient contre la France; et quoique la majorité des quatre provinces territoriales penchât pour la gouvernante et les Anglais, les États généraux n'osèrent passer outre.

Le parti dévoué à la république et indépendant des Anglais profita tant de la déclaration de guerre faite en 1780 par l'Angleterre, que des événements qui l'accompagnèrent ou la suivirent, pour reprocher hautement, après la pacification de 1783, au stathouder, son défaut de zèle pour les intérêts de la commune patrie.

Les États généraux qui, après la pacification, avaient conclu avec la France, en 1785, un traité d'alliance, se virent forcés, par l'ascendant de Guillaume, de substituer, en 1788, à ce pacte un autre traité pareillement défensif avec l'Angleterre, et un semblable la même année avec la Prusse.

La France cependant venait de rendre à la Hol-

lande le service le plus signalé que puisse recevoir une puissance maritime :

On a vu précédemment que la navigation de l'Escaut avait été fermée aux Pays-Bas autrichiens par l'autorité même du gouvernement espagnol. Cette interdiction avait été cimentée par le traité de Munster, entre la branche autrichienne espagnole et la Hollande. Plus d'un siècle après, Joseph II, roulant dans sa tête des plans de commerce maritime, à l'imitation des principales puissances de l'Europe appelées à ce rôle par leur seule position, conçut le projet d'anéantir le commerce d'Amsterdam pour relever celui d'Anvers, et d'établir une circulation libre de forces militaires dans toutes les provinces maritimes de l'union batave. Des négociations habilement conduites de la part de la France, des sacrifices pécuniaires que réprouvait une politique d'avenir, rien ne fut épargné de notre part pour détourner ce coup qui menaçait de renverser entièrement le système maritime de la Hollande. Un traité de l'année 1785, entre cette république et l'empereur, mit fin aux prétentions de l'Autriche sur l'Escaut, mais les États généraux, à peine échap-

pés, par les bons offices de la France, à un danger si imminent, reconnurent ce bienfait en se jetant dans les bras de l'Angleterre et se soumettant humblement à l'influence de cette puissance ambitieuse dont elle avait été autrefois la rivale.

Dans le cours de ce siècle, par une sorte de routine diplomatique, autant que par l'impulsion qu'avaient imprimée les événements précédents, les États généraux renouvelèrent ou conclurent différents traités de paix, de commerce et de navigation. Tels sont ceux de 1701 avec le Danemark et avec Tunis; de 1703 avec Tripoli; de 1712 et de 1726 avec Alger; de 1752 et 1777 avec Maroc; de 1739 avec la France et une convention de 1781 sur les reprises de 1782 avec les États-Unis d'Amérique.

La Hollande accéda également, en 1781, à la neutralité proposée par la Russie, le Danemark et la Suède. D'un autre côté, sa compagnie des Indes conclut, en 1766, un traité avec le roi de Candy, dans l'île de Ceylan. Cette compagnie et celle d'Occident, attentives à ne pas laisser élever une puissance maritime, surtout à la porte d'Amsterdam, et au profit d'un rival redoutable,

l'empereur d'Allemagne, avaient été les premiers à apercevoir tous les dangers des avantages concédés par l'Espagne à l'Autriche. Dans leur traité du mois de mai 1725 elles avaient donné l'alarme dans les cabinets intéressés, sur l'existence de la compagnie d'Ostende, et cette compagnie avait été abolie, en 1731, à la sollicitation des principales puissances de l'Europe.

On voit que la position de la Hollande, dans le XVIII^e^ siècle, a été dans ses relations extérieures celle d'une puissance serrée de si près par sa rivale que toutes ses démarches, soit pour se défendre, soit pour se débarrasser du joug qui lui était imposé, ont constamment tourné à paralyser ses forces sur toutes les mers.

Et qu'en dernière analyse, il faut reconnaître que si le système maritime des Provinces-Unies sous les rapports commerciaux était dans les mers d'Europe, d'Asie, d'Afrique et d'Amérique, en pleine activité au moment où la révolution française éclata, il est, comme on le sait aujourd'hui, sensiblement diminué depuis cette époque. Et quant à ses armées navales qui se composaient sur le pied de paix avant 1789, de 230 bâtiments

de guerre, savoir : 87 vaisseaux de 74 canons à 56; 43 frégates de 40 canons à 24; et de 100 bâtiments de toutes grandeurs; le tout armé de 2300 pièces de canon, et monté par 15 000 matelots, sans y comprendre ceux de sa marine marchande, elles sont aujourd'hui réduites à 8 vaisseaux, 16 frégates, 12 bâtiments de moindre grandeur et 6 bateaux à vapeur. *En tout* 42, *au lieu de* 230.

Si à cette décroissance nous ajoutons les colonies dont l'Angleterre s'est emparée depuis 1806, telles que le cap de Bonne-Espérance et autres; la séparation de la Belgique en 1831, évidemment faite à son profit et contrairement à tous les traités, il est impossible que les puissances continentales, et notamment la Hollande, ne soient pas fatiguées de l'influence et de la domination que peut exercer *une marine exclusive lorsqu'elle est insulaire;* et surtout lorsqu'elle s'est affranchie, pour ses forces maritimes, des règles que se sont imposées tous les États continentaux européens pour leurs armées de terre.

Si nous examinons maintenant les forces maritimes du *Danemark* et de la *Suède*, et aussi le chiffre de la marine marchande des villes anséatiques, telles que Hambourg, Bremen et Lubeck,

D'abord, en ce qui concerne les forces navales du Danemark, cette puissance, comme on le sait, continentale en même temps que maritime, domine sur la Baltique, sur la mer d'Allemagne et dans l'Océan septentrional.

Les Danois, après avoir ravagé l'Europe sous les Romains, et infesté, dans le moyen âge, les mers et les côtes d'Écosse, d'Irlande, d'Angleterre, de France, d'Espagne et d'Italie, s'adonnèrent sous l'influence du christianisme aux arts paisibles de la culture, à la pêche et surtout à celle du hareng, que la mer amenait en abondance sur leurs côtes.

Cet esprit pacifique, propre à étendre de jour en jour leurs communications avec les autres peuples, fut contrarié par les villes anséatiques qui envahirent tout le commerce du nord de l'Europe, lors même que cette confédération fut déchue. Hambourg maintint la supériorité qu'elle avait acquise sur tous les sujets de la domination danoise.

Des guerres sanglantes déchirèrent la Suède et le Danemark pendant près de trois siècles à la suite de l'union des deux royaumes, par le traité de Calmar sous Marguerite, en 1397, jusqu'à la paix d'Oliva en 1660.

Toutefois, le Danemark, respirant à peine sous le poids d'aussi cruelles inimitiés, jeta les fondements de sa puissance maritime.

Ce fut particulièrement dans le XVII^e^ siècle qu'il commença un établissement en Asie, fonda une colonie en Amérique, et obtint enfin l'avantage inappréciable pour sa position, d'avoir fait reconnaître comme un droit par toutes les puissances maritimes, à l'exception de la Suède, l'impôt qu'il perçoit à son profit au passage du Sund, sur tous les bâtiments étrangers qui naviguent dans la mer Baltique.

Encouragé par ce succès, le Danemark entreprit encore de repousser les tentatives faites par les nations en guerre pour troubler la liberté de sa navigation. Cette puissance conclut dans ce but avec la Suède le traité de 1693, qui fit respecter leur neutralité. Cette disposition fédérative devint le fondement d'une semblable alliance généralisée

dans le Nord, pendant la guerre de la liberté américaine.

Le Danemark constitué par ses succès puissance maritime, comme il l'était de fait par sa position, son gouvernement se montra attentif dans le XVIII^e^ siècle à améliorer cette consistance maritime.

Les peuples les plus commerçants, tels que les Hollandais et les membres de l'alliance anséatique, conservaient encore des vues sur le commerce exclusif de la Baltique, qu'ils avaient exploité sans concurrence dans les temps antérieurs. Le Danemark, de son côté, faisait valoir sa suprématie sur Hambourg à cause du duché de Holstein, dans lequel se trouve placée cette ville. Les prétentions respectives furent réglées avec la Hollande par le traité très-circonstancié de 1701 ; d'autres contestations survenues en 1737, entre ces deux puissances, au sujet de la pêche, furent également terminées à l'amiable, même à la satisfaction des Hollandais, qui depuis la déchéance de leur marine, avaient perdu cette domination qu'ils avaient prise en fréquentant davantage la mer Baltique.

Il n'eût pas été suffisant pour le Danemark d'avoir neutralisé les jalousies du commerce, s'il ne fût encore parvenu à étouffer toutes semences de divisions avec la Suède. Le Danemark atteignit en grande partie ce but en lui faisant reconnaître le droit, si vivement contesté, d'imposer les navires à leur passage par le Sund.

Longtemps la nation suédoise ne paya rien ni pour ses propres vaisseaux ni pour les marchandises appartenant à des Suédois et chargées sur des navires étrangers. Le Danemark s'estima donc fort heureux lorsque la Suède lui abandonna ce revenu en entier, et qu'elle ne fit pas valoir le droit que lui donne son rivage et la ville de Helsinbourg; mais enfin par le traité de Friedrichsbourg, conclu en 1720, la Suède a renoncé à toute franchise et s'est obligée à acquitter le péage comme les Hollandais et les autres nations.

Le Danemark, possesseur paisible, acquit une supériorité marquée dans la navigation de la mer Baltique, dont il exploite aujourd'hui plus des trois quarts du commerce.

Cette possession lui donna les moyens d'offrir quelques faveurs à différentes puissances mari-

times dans le traitement de leurs navires au passage du Sund, et d'obtenir, en échange, des avantages qui furent réglés pour la France par les traités de 1742 et de 1749; par rapport à Naples, par celui de 1748; et pour la Sardaigne par un traité de 1784.

Le Danemark, afin de jouir avec sécurité d'une libre navigation dans la Méditerranée, dut s'assurer de l'amitié des puissances barbaresques; il conclut en 1751 un traité avec Alger, au moyen duquel le pavillon danois fut respecté; il se montra même avec avantage dans les différentes échelles du Levant, par suite des spéculations d'une compagnie générale établie en 1747 pour ce commerce.

Rien ne fait mieux connaître les idées saines que le cabinet danois a conçues sur le système de politique maritime qui convient au Danemark, que sa déclaration du mois de mai 1780 relative à la mer Baltique. C'est cette déclaration qui, en perfectionnant l'alliance ébauchée en 1693 pour la défense commune du Danemark et de la Suède, devint le principe de la négociation suivie depuis avec chaleur par la Russie. Il en résulta une ligue

défensive entre toutes les puissances du Nord, sous le titre de neutralité armée, pour protéger leur pavillon, pendant la guerre de la liberté américaine, contre les entreprises des nations belligérantes.

Cette négociation, d'abord entamée par le Danemark, fut l'occasion d'une liaison plus étroite avec la Russie. Elle amena leur traité de commerce de 1782. Ces nouveaux principes de neutralité, consacrés par les Européens, firent naître en 1780, entre le Danemark et l'Angleterre, le besoin d'expliquer par une convention spéciale plusieurs dispositions de leur traité de commerce de 1670.

Enfin la sagacité du gouvernement danois s'est fait remarquer surtout dans la conduite qu'il a tenue pendant la lutte glorieuse de la nation française contre les plus formidables puissances de l'Europe, tant maritimes que continentales. Les actes émanés du cabinet de Copenhague, ses réponses aux notes officielles des cours de Londres, de Russie et de Berlin, son traité de défense conclu avec la Suède, pour faire respecter seules leur neutralité; toutes ces dispositions pendant les

années 1793 et 1794, sont des monuments du courage et des lumières de ce gouvernement, ainsi que de son désir d'affermir, sur des bases solides, sa prospérité maritime et commerciale. Les conceptions propres à améliorer sa position en Asie, en Afrique et en Amérique, et les mesures qui ont été prises par cette puissance pour y réussir, sont également dignes d'attention.

Mais quant aux forces maritimes du Danemark qui se composaient, au moment de la révolution française, de 118 bâtiments de guerre, savoir : 38 vaisseaux de 90 à 50 canons, 20 frégates de 42 à 20 canons, et de 60 bâtiments de toutes grandeurs, le tout armé de 3 000 pièces de canon et monté de 11 à 12 000 matelots sans y comprendre ceux de la marine marchande, elles sont aujourd'hui réduites à 7 vaisseaux de 60 à 85 canons, 7 frégates de 40 à 48 canons, 13 bâtiments de moindre dimension, et 8 bateaux à vapeur; *en tout* 40 *au lieu de* 118.

Si toutes les dispositions précédemment développées montrent le grand intérêt que le gouvernement a mis à faire fructifier le système maritime et politique du Danemark; l'étude, les

combinaisons qu'il a suivies pour atteindre le succès qu'il a obtenu; cependant cette décroissance dans ses forces navales, dans sa marine marchande et dans la réduction de son commerce, ne lui permettraient plus aujourd'hui les traités avantageux qu'il fit dans les XVII^e^ et XVIII^e^ siècles. Ses rapports avec l'Angleterre ne seraient plus les mêmes, et sans une fédération maritime des puissances continentales, l'incendie de 1807 par les Anglais se renouvellerait encore si des circonstances analogues venaient à se présenter.

Si maintenant nous examinons les forces maritimes de la *Suède,* par sa situation et ses productions, nous voyons que cette puissance est susceptible de faire un commerce très-étendu. Environnée presque de tous côtés par la mer, coupée au dedans par plusieurs grands lacs navigables, elle peut facilement faire passer, de ses provinces les plus reculées, ses denrées et ses marchandises dans les

autres contrées, et recevoir avec la même facilité celles des pays les plus éloignés.

Ses côtes sont baignées par l'Océan, par la mer Baltique, et par les golfes de Bothnie et de Finlande. Plusieurs bons ports sont situés sur ces différentes mers : Gothembourg, sur celle du Nord peut, sans passer le Sund, procurer en droiture à la Suède les marchandises de l'un et de l'autre pôle; ceux de Wismar et de Stralsund, sur la mer Baltique, peuvent lui fournir toutes les denrées de la basse Allemagne. Enfin celui de Calmar et particulièrement celui de Stockholm, un des plus beaux et des plus sûrs de l'Europe, la mettent en état de n'avoir à cet égard rien à désirer.

Tels sont les avantages que la nature a créés en faveur du commerce maritime de la Suède. Voyons ceux qu'a pu ajouter l'industrie de ses habitants, contrariée ou secondée par la puissance de sa législation.

La Suède était peu connue, avant que ses habitants eussent concouru avec les autres barbares du Nord au renversement de l'empire romain. Ces peuples, après des irruptions fréquentes et ruineuses, rentrés dans l'obscurité, exercèrent sur

leurs côtes la dévastation et sur eux-mêmes leur propre fureur, tantôt par l'ascendant et pour l'intérêt d'un seul chef qui les dominait, tantôt sous l'influence de plusieurs maîtres qui en faisaient les instruments de leur ambition sanguinaire.

Cette affreuse destinée était peu améliorée lors de la réunion des Suédois au Danemark par le traité de Calmar, en 1397.

La haine d'un joug atroce vint ensuite se mêler au levain antique de férocité qui fermentait depuis des siècles dans l'âme des Suédois; et sous les Wasa, les Gustave-Adolphe, les Charles XII, ces peuples furent agités d'une fureur martiale qui concentra presque toutes leurs conceptions dans leurs travaux guerriers.

Cependant les rivalités entre le Danemark et la Suède amenèrent celle-ci à quelques tentatives pour améliorer son sol et le sort de ses habitants. Elle fut encouragée à s'exercer dans la carrière du commerce par la renommée des lois wisbiennes sur la police et la jurisprudence maritimes, célèbres dès le XII^e^ siècle dans tous les pays septentrionaux de l'Europe. Ainsi de grands exemples étaient offerts depuis longtemps à la Suède pour

la porter à accroître sa fortune; car ces lois furent ainsi appelées de Wisby, capitale de l'île de Gothland, autrefois florissante par le commerce et située dans la Baltique, sur la côte occidentale de Suède, dont elle fait aujourd'hui partie, mais ayant alors des rois particuliers. D'un autre côté l'âme fière du premier Gustave s'indigna de la dépendance où se trouvait sa navigation, des navigateurs de l'union anséatique et particulièrement de ceux de Lubeck.

Mais Gustave, impatient de succès, voulut trop subitement rompre les liens qui enchaînaient au dehors l'industrie de ses sujets; avant d'avoir construit des vaisseaux et formé des négociants, il ferma ses ports aux Lubeckois; dès lors il n'y eut presque plus de communication avec les autres peuples. L'État en entier tomba dans un profond engourdissement; quelques bâtiments, soit anglais, soit hollandais, qui se montraient de loin en loin, n'avaient que faiblement remédié au mal, lorsque Gustave-Adolphe monta sur le trône, vers le commencement du XVI^e^ siècle.

Cette erreur capitale fut sentie par ce dernier, qui, dès les premières années de son règne, réussit

à ranimer les travaux champêtres, à mieux faire exploiter les mines et à encourager différentes manufactures. Il se forma des compagnies pour l'Asie et pour les Indes occidentales. Les côtes de l'Amérique septentrionale virent jeter les fondements passagers d'une colonie, et le pavillon suédois se montra dans tous les parages de l'Europe.

Charles XI, monté sur le trône en 1660, s'empara habilement d'une idée féconde en grands résultats sur la prospérité d'une puissance maritime. Il aperçut qu'une navigation prospère pouvait sensiblement améliorer la position de la Suède, parce qu'elle se trouvait à la source des matières premières de la construction; parce qu'elle pouvait exercer son expérience sur plusieurs mers; parce que l'habitant était doué d'une supériorité de courage qui devait mettre le pilote et le matelot à l'épreuve des hasards d'une longue et périlleuse navigation.

Tous ces avantages bien appréciés, Charles XI favorisa, dès 1667, une pêcherie de harengs près Gothembourg, où quelques Anglais avaient déjà obtenu le privilége de s'établir. Dans cette même

année un vaisseau de guerre suédois visita pour la première fois, avec succès, la Méditerranée. On se rappelle le traité de neutralité conclu en 1693, entre le Danemark et la Suède, pour maintenir, par la réunion de leurs forces, la sûreté et la liberté de leur navigation. Mais ce même Charles XI jeta, par une disposition législative, les véritables fondements de son système maritime. Les Hollandais et les Lubeckois furent écartés au moyen d'encouragements donnés à la navigation nationale, sous le titre de franchise entière et de demi-franchise; la première en faveur de tous les navires de plus de 100 tonneaux construits en Suède, appartenant à des négociants de cette nation; la seconde applicable aux bâtiments de moins de 100 tonneaux, de semblable construction et de même propriété.

L'esprit chevaleresque de Charles XII put bien suspendre les effets d'une si bonne loi; sa frénésie pour les conquêtes ne parvint que trop à épuiser et à dépeupler les contrées qu'il aurait dû gouverner. De nombreuses émigrations, de fatigantes réquisitions militaires conjurèrent la ruine de la prospérité de la Suède avec les opérations désastreuses

qui anéantirent tout commerce; c'est par une de ces fausses combinaisons que fut livré, en 1703, à une compagnie, le monopole de la vente du brai et du goudron, article immense, base des transactions commerciales extérieures. La cherté excessive de ces matières devint la conséquence de l'exclusif, et les étrangers, accoutumés jusque-là à s'approvisionner dans le Nord, cherchèrent sérieusement à les obtenir du sol de l'Amérique.

Mais enfin de grands malheurs apprirent aux Suédois qu'ils ne pouvaient réparer les maux de leur longue persévérance à détruire que par une fervente ardeur à favoriser toute sorte de reproduction. Les États de ce royaume acquirent une grande influence sous les successeurs de Charles XII, et se pénétrèrent de ce principe, qu'une navigation devait être pour les Suédois le premier mobile de leur fortune et de leur puissance maritime.

Il importe aux progrès de la science économique de consigner ici un fait qui se trouve dans un Mémoire officiel, rédigé en 1741, lors du projet d'une convention provisoire de commerce entre la Suède et la France; c'est que trois seuls bâtiments marchands furent les uniques débris

restés de la marine commerciale à la mort de Charles XII.

Tel est donc, avec le mémoratif de quelques fragments d'un acte de navigation, le faible capital légué aux Suédois pour réparer leurs pertes et pour établir un système de politique maritime qui les fasse participer aux mêmes avantages que les autres Européens.

La Suède ayant renoncé, par son traité de 1720 avec le Danemark, à ses prétentions sur le péage du Sund et à toute immunité pour ses propres vaisseaux, dut s'attendre à ne jamais obtenir la suprématie dans la mer Baltique. Pour acquérir une sorte d'équivalent, les États perfectionnèrent les vues de Charles XI, et à cet effet publièrent, en 1724, la loi célèbre connue sous le nom de *Placard des productions*, qui fut confirmée comme acte de navigation dans la diète de 1772. En vertu de cette loi, les vaisseaux étrangers ne peuvent porter en Suède que les productions de leur pays, et ils ne sont pas admis à les transporter d'un port à un autre de ce royaume. Cette circulation, entre les ports de Suède, des marchandises étrangères, s'opère par des bâtiments suédois,

disposition tellement efficace que, suivant le Mémoire officiel déjà cité, vingt années s'étaient à peine écoulées, que l'on comptait déjà 300 bâtiments marchands dans les ports de Suède.

Ces premiers succès furent cependant contrariés par la guerre malheureuse de 1741 avec la Russie, où la Suède perdit une partie de la Finlande, guerre qui ne fut terminée que par le traité d'Abo, en 1743. Mais, vers la même époque, un événement imprévu vint fortifier les effets de l'acte de navigation; le hareng reparut en 1740 sur les côtes de Suède, et l'exploitation de cette pêche offrit à ses navigateurs un moyen considérable d'échange avec toutes les nations européennes, puisqu'on évaluait alors cette exportation à 200 000 barils.

Les ports de la Méditerranée offrirent ensuite un débouché en Italie, assez utile à la Suède. Depuis longtemps une même situation politique avec la Porte, qui faisait redouter un ennemi commun dans un voisin ambitieux, rapprochait naturellement ces deux puissances. Aussi la cour de Stockholm profita-t-elle de la bonne volonté du divan pour se lier avec lui par deux traités de

navigation, de commerce et d'alliance, conclus en 1737 et 1739, renouvelés et confirmés depuis en 1789 sous le sultan Sélim. La Suède, par cette même voie, se concilia encore les puissances barbaresques d'Alger, de Tunis et de Tripoli, et la Porte fut garante de leurs traités de paix et de commerce des années 1726, 1736 et 1737. Une autre convention de commerce de 1742 avec la Sicile compléta les avantages obtenus pour la navigation suédoise dans la Méditerranée. Peu après, en 1757, fut effectuée la suppression de la compagnie du Levant, ce qui procura au commerce particulier toute la latitude possible pour étendre avec sûreté ses spéculations dans le midi de l'Europe.

La France accorda, en 1741, l'exemption du droit de fret de 50 sous par tonneau, aux navires suédois arrivant dans ses ports. Cet avantage réel ne fut rien moins que balancé par l'article de cette convention qui donne aux négociants français, pour entrepôt dans la mer Baltique, le port de Wismar, qu'on ne peut approcher à plus de deux lieues, tant à cause des bas-fonds que du peu de soin que l'on a eu de ce port.

Ce défaut de compensation subsistait cependant depuis plus de quarante années, lorsque l'indépendance américaine ayant provoqué dans toute l'Europe de nouvelles combinaisons, la Suède, par une seconde convention, de 1784, consentit à substituer pour la France, au port de Wismar, l'entrepôt de Gothembourg, dans la mer du Nord, et obtint en retour la propriété de l'île Saint-Barthélemy, colonie de l'Amérique, dont le cabinet de Stockholm a paru vouloir faire un point central pour le commerce interlope que ses navires exerceraient sur les productions des autres colonies européennes.

Toujours attentive aux moyens d'étendre sa navigation, cette puissance obtint dès l'année 1783, du congrès des États-Unis de l'Amérique, par un traité spécial, différentes clauses qui assuraient dans le nouveau monde la liberté, la sûreté et la facilité de la navigation suédoise.

Pour lier tout ce système par une combinaison générale, il fut créé, au mois d'octobre 1786, une compagnie des Indes occidentales. Elle se proposait de rendre florissant, par des armements dans les ports de Stockholm et de Gothembourg,

où les navires sont tenus de retourner, non-seulement le commerce de l'île de Saint-Barthélemy, cédée à la Suède par la France, mais aussi celui de toutes les îles qui sont censées faire partie des Indes occidentales, dans l'Amérique septentrionale; enfin cette compagnie devait fréquenter la côte d'Afrique, particulièrement celle d'Angola.

Quant au commerce des Indes orientales, la compagnie asiatique, établie en l'année 1731, se consolida en 1753, époque où les associés se déterminèrent à former un corps permanent. En 1766, leur privilége fut renouvelé pour vingt ans.

Avant le 1^er^ janvier 1778, il était parti 21 vaisseaux, tous pour la Chine, dont 17 de retour avaient apporté vingt-deux millions six cent mille livres pesant de thé, pour alimenter la contrebande sur la côte d'Angleterre. Les navires suédois, comme les danois, glanent dans les mers d'Asie, ce champ vaste que les Anglais exploitent en grand. Ceux-ci trouvent dans leur intérêt privé des motifs pour faire revenir les produits de leur fortune, ou certaines parties de leurs spéculations, sous voiles empruntées, en les entrepo-

sant dans les principaux ports étrangers de l'Europe.

Enfin toutes ces dispositions, favorisées par quelques heureuses circonstances, ont tellement établi la puissance maritime de la Suède, dans ce siècle, qu'avant sa dernière guerre avec la Russie, terminée par deux traités de paix et d'alliance, conclus en 1790 et 1791, sur 766 bâtiments de toute nation qui exploitaient annuellement le commerce extérieur tant de la Suède que de la Poméranie, on comptait 675 navires suédois. Il ne faut pas oublier de placer dans cette analyse la sollicitude du gouvernement pour maintenir la neutralité de son pavillon par différents actes politiques des années 1780, 1793 et 1794, publiés à l'occasion de la guerre et de celle antérieure relative à l'indépendance des États-Unis d'Amérique.

Et relativement à ses forces maritimes qui se composaient, au moment de notre révolution, de 104 bâtiments de guerre, savoir: 27 vaisseaux de ligne de 74 à 50 canons; de 12 frégates de 38 à 20 canons, et de 40 galères; non compris 25 chaloupes ou cutters, le tout armé de

30 000 pièces de canon, et monté par le nombre possible de 13 à 18 000 matelots; sont aujourd'hui réduites à 4 vaisseaux, 8 frégates, 16 bâtiments de moindre grandeur, et 6 bateaux à vapeur; *en tout* 34 *au lieu de* 104.

Si tout ce qui précède montre quels furent la persistance et les soins du gouvernement pour accroître les forces maritimes de la Suède, il faut également reconnaître que cette réduction dans sa marine militaire présente d'une manière incontestable une décroissance positive dans sa marine marchande, attendu que ces deux marines étant solidaires, l'une devient nécessairement la conséquence de l'autre.

Quant aux *villes anséatiques*, l'existence de ces sociétés qui vivent avec quelque splendeur et une sorte de sécurité au milieu de tant d'États puissants, a toujours été un sujet d'étonnement, en ce qu'il porte avec lui la crainte de les voir succom-

ber sous l'ambition, l'humeur ou le ressentiment de l'un ou l'autre de ces États. Déjà Dantzick n'existe plus que dans le mémorial des villes indépendantes.

La *Hanse* ou *hansa*, vieux mot qui signifie commerce, tire son origine d'un traité que contractèrent, vers le XIV^e^ siècle, les villes de Lubeck et Hambourg, pour empêcher les pirates de faire des courses sur l'Elbe. Elles concertèrent à cet effet leurs entreprises, partagèrent les frais d'armement, et unirent ainsi leurs forces pour maintenir leur liberté et leurs priviléges.

Un grand nombre d'autres villes voyant le succès de cette ligue, demandèrent à y entrer pour jouir des mêmes avantages, et elles furent successivement admises à l'union. Les souverains des divers États, pour attirer à l'envi l'un de l'autre le commerce de la Hanse, lui accordèrent divers priviléges, et elle en reçut particulièrement de considérables des empereurs Charles IV, Frédéric IV et Maximilien II.

D'un autre côté les vastes projets de Charles-Quint, qui craignait de trouver de l'opposition dans la prépondérance des villes anséatiques; de

l'autre, les progrès que firent insensiblement les autres Européens dans la carrière du commerce et de l'industrie; ensuite les rapports trop étendus de cette association, furent les principales causes qui entraînèrent sa destruction. Des quatre-vingts villes dont elle avait été composée on ne comptait plus, au commencement du XVIII^e^ siècle, que Hambourg, Lubeck et Bremen.

Ces villes firent un traité avec les puissances; elles figurèrent avec le titre de villes anséatiques dans le traité de paix d'Utrecht de 1713, entre la France et la Grande-Bretagne. Leur commerce ayant beaucoup souffert des princes d'Allemagne, par la part qu'ils prirent dans la guerre de la succession espagnole, elles sollicitèrent et obtinrent de la France le traité de 1716, qui encouragea leurs spéculations.

Hambourg, ville renommée sur l'Elbe; sa situation dans le duché de Holstein lui a occasionné longtemps des démêlés avec le Danemark. Ses griefs respectifs sur plusieurs points et particulièrement sur les monnaies, furent exposés et annulés dans un acte d'accommodement de 1712, un mandement du roi de Danemark de 1726 et

une convention définitive de 1736. Les rivalités de commerce entre Hambourg et Altona, port également situé sur l'Elbe et appartenant au Danemark, furent assoupies par le traité des limites de 1740. Enfin deux autres traités conclus entre Hambourg et les deux maisons de Holstein, les 12 et 27 mai 1768, terminèrent toute contestation en reconnaissant la ville de Hambourg comme un état immédiat de l'empire, et en lui cédant les péages auxquels ces deux maisons pouvaient prétendre.

A plusieurs époques de ce siècle, la France a accordé à la ville de Hambourg différents avantages de commerce spécifiés dans le traité de 1716; mais dans la guerre de sept ans, cette ville ayant indisposé le gouvernement par sa partialité envers nos ennemis dont elle favorisait les enrôlements sur son territoire, tandis qu'elle en refusait l'entrée aux soldats français, mérita qu'un arrêt du conseil lui retirât, en 1760, les faveurs qu'elle avait reçues par le traité de 1716. Depuis, les magistrats de Hambourg ayant fait de nouvelles sollicitations, la France lui rendit ses priviléges, avec les modifications spécifiées dans le

traité de 1769, renouvelé par une autre convention de l'année 1789.

La discussion qui s'éleva vers le milieu du dernier siècle entre les puissances maritimes et l'empereur, au sujet de la compagnie des Indes orientales établie à Ostende, conduisit la ville de Hambourg à quelques démarches pour recueillir les débris de cette compagnie, en s'autorisant du grand privilége de l'Elbe qui lui avait été accordé par la maison d'Autriche. L'empereur, par son rescrit au magistrat de cette ville, de 1732, s'opposa à toute tentative pour rétablir la compagnie d'Ostende sous quelque mode que ce soit. Il intervint en conséquence en 1734 un décret du sénat qui interdit pour Hambourg tout commerce d'interlope.

Lubeck et Bremen, ayant chacune un port de commerce important. La première située au confluent de la Trave et de deux autres rivières près la mer Baltique, et la seconde sur le Weser dans la mer d'Allemagne.

Lubeck était anciennement à la tête des villes anséatiques, et les fameuses ordonnances maritimes de la Hanse teutonique y furent publiées

pour la première fois en 1591, dans une assemblée de députés de cette association. Cette ville a été comprise dans le traité de commerce conclu en 1716 entre la France et les villes anséatiques: les avantages respectifs n'ont point été révoqués.

Les droits que la ville perçoit sont très-modiques et ne montent guère qu'à un demi pour cent de la valeur. Il est facile d'apercevoir que ces rétributions, quoique faibles en apparence, sont toujours des entraves au commerce d'une ville qui ne peut soutenir la concurrence de ses rivaux qu'en adoptant les principes d'un port franc.

Bremen jouit en tous points, par rapport à la France, des mêmes priviléges que Lubeck, et elle a une plus grande attention à ne pas surcharger le commerce. Les droits y sont encore plus modiques, car généralement ils ne s'élèvent pas à plus de 16 centièmes de la valeur des marchandises.

Dantzick, autrefois l'une des quatre métropoles de la Hanse teutonique, a éprouvé tout ce qu'il en coûtait lorsque l'on a un voisin trop puissant, en état de justifier ses prétentions par des raisons de convenance et surtout par des succès.

Dantzick s'est trouvée dans des positions bien différentes dans le cours du dernier siècle. Depuis l'an 1700 jusqu'au premier partage de la Pologne, consommé par le traité de Varsovie, au mois de septembre 1773, elle a joui d'une pleine liberté dans sa politique comme dans son commerce. Après cette époque jusqu'au moment du second partage, elle a été circonscrite et pressée par les douanes prussiennes, vexée par ses troupes, et agitée dans tous les sens par l'ascendant de la Prusse qui tendait, par toutes sortes de moyens, à la forcer de réunir son commerce à celui de cette monarchie. Enfin, après que le second partage a été effectué, elle n'est plus restée ville libre.

Ce ne fut pas tout ; la possession mixte du territoire de Dantzick nécessita deux douanes, l'une municipale, l'autre royale, toutes deux percevant des droits sur les marchandises étrangères, d'après un tarif modéré à la douane municipale, et sur un taux double et triple à la douane royale. Les relations de Dantzick avec l'étranger étaient donc fatiguées et paralysées par cette surveillance et ces tributs multipliés, qui étaient suivis et exi-

gés avec d'autant plus de rigueur par la Prusse, qu'elle avait toujours en vue de favoriser son port d'Elbing aux dépens de celui de Dantzick.

Dans cet état de choses, cette dernière ville fit éclater son mécontentement par des voies de fait, vers 1783. Le roi de Prusse entreprit de les réprimer de vive force, tout en essayant de justifier sa conduite aux yeux de l'Europe par un manifeste qu'il publia au mois d'avril de la même année.

La Russie se rendit médiatrice, et il fut conclu sous sa garantie, entre les deux parties, une convention ou traité de commerce au mois de septembre 1784.

Dès l'année suivante, les habitants de Dantzick parurent mécontents de cette convention, soit au fond, soit relativement à son inexécution. Ils envoyèrent à cet effet des députés à Pétersbourg. La Russie remit, à leur sollicitation, un Mémoire à la cour de Berlin qui y répliqua, sans que ces discussions fussent suivies d'aucun nouveau résultat en faveur de Dantzick.

Au milieu de tous ces mouvements, de toutes ces négociations, s'ouvrirent, en juillet 1790, les con-

férences de Reichenbach, pour aviser à des moyens de pacification entre la Russie et la Porte. Il fut question de la réunion de Thorn et de Dantzick à la Prusse occidentale, sous certaines clauses proposées comme avantageuses à la Russie et à la Pologne. Ces nouvelles tentatives, qui manifestèrent d'une manière si peu équivoque le vif désir qu'avait la Prusse d'englober ces deux villes dans ses possessions, furent contrariées secrètement par la jalousie de la Russie qui craignit de voir la Prusse fortifier sa *puissance maritime* par la possession d'un excellent port, à l'abri des tempêtes du nord-ouest, fréquentes sur la Baltique. En effet, la Prusse, devenue une fois maîtresse de ce port, pouvait l'offrir comme refuge aux flottes des puissances du Nord, ses alliées, lorsqu'elles seraient en guerre avec la Russie, et celle-ci n'avait pas à craindre un semblable préjudice de l'isolement de Dantzick, qui, sans consistance militaire, ne devait guère se hasarder à agir aussi ouvertement contre les intérêts et la volonté de la Russie.

Quoi qu'il en soit, la suite des événements ayant conduit les trois principales puissances du

Nord à un second partage, et Frédéric-Guillaume, par lettres patentes du mois de mars 1793, ayant pris possession de Dantzick et du nouveau territoire envahi par ses troupes, ce prince y établit une nouvelle constitution de commerce dans une ordonnance du mois d'avril suivant.

Ainsi s'anéantit la souveraineté d'une des plus anciennes métropoles de la Hanse teutonique. Le commerce qu'elle tenait de sa position, de son ancienne renommée et de sa grande activité, qui s'élevait précédemment de 50 à 60 millions, était tombé, depuis la première occupation de la Prusse occidentale, de 11 à 12 millions. Aussi, les trois villes de Hambourg, Lubeck et Bremen, pour conserver les débris du système maritime de la Hanse teutonique, ont-elles besoin, dans l'exercice de leurs avantages particuliers, de n'être contrariées, ni par ces fausses dispositions législatives qui rançonnent le commerce appelé chez leurs rivaux par des immunités absolues, ni, comme il est arrivé pour Dantzick, par des vues sérieuses d'agrandissement de fortune commerciale, de la part des puissances voisines prépondérantes.

Enfin, quant à la marine marchande, qui,

pour les villes anséatiques, s'était élevée à plus de 1 200 bâtiments jaugeant ensemble 150 500 tonneaux, et montés par 11 à 12 000 matelots, elle est aujourd'hui réduite, pour les villes de Hambourg, Lubeck et Bremen, à 517 bâtiments jaugeant 132 695 tonneaux, montés par 6 à 7 000 matelots, ce qui établit une différence en moins sur le nombre de bâtiments, de 683, sur le jaugeage, de 17 805 tonneaux, et, comme matelots, 5 000.

La puissance navale de tous les États continentaux européens se trouve aujourd'hui, comme on a pu le remarquer, dans une situation stationnaire, sinon rétrograde.

La *Prusse*, par sa situation géographique, la nature de ses relations, et des moyens aussi naturels que bien combinés, pourrait se relever de cette décadence.

Nous allons examiner, à cet égard, les Mémoires de Brandebourg et les dissertations du comte de Hertzbert, ministre d'État de Prusse pendant plus de quarante ans.

L'électorat de Brandebourg ne fut, comme le rapporte l'histoire, qu'une puissance continentale jusqu'à ce que Frédéric-Guillaume, surnommé le Grand Électeur, et bisaïeul du grand Frédéric, obtînt, à la paix de Westphalie, en 1648, la Poméranie ultérieure, après les décès des ducs de ce nom. Frédéric-Guillaume conçut aussitôt le désir de profiter de sa situation sur la mer Baltique, pour fonder une navigation dans ses États.

Dans cette vue, il acheta, en 1650, de la cour de Danemark, le fort de Dansbourg, appelé aujourd'hui Tranquebar, sur la côte de Coromandel; achat qui ne fut pas consommé faute d'argent. Il fit, en 1675, des tentatives plus réelles dans le dessein de reconquérir de la Suède la Poméranie citérieure, et les ports de Stettin et de Stralsund qui en dépendent. Un négociant, nommé Raulé, loua, en 1676, à l'électeur, trois frégates de 20 canons, et dix autres bâtiments armés de moindre capacité. Avec cette flottille, il inquiéta tout l'été, dans la Baltique, la navigation des Suédois et leur prit l'année suivante la ville de Stettin. En 1678, un nouvel armement de dix

frégates, commandé par le fameux amiral hollandais, Tromp, alors au service du Danemark, procura à Frédéric-Guillaume le port de Stralsund.

Pour s'assurer d'une marine militaire constante, il fit, dans cette année, un nouveau contrat avec Raulé, pour six ans, par lequel celui-ci s'engagea d'entretenir, dans les ports de l'électeur, six frégates de 40 jusqu'à 20 canons, qui firent, en 1679, des courses assez heureuses sur les Suédois. Ces avantages furent malheureusement suivis de la perte de Stettin et de Stralsund, restitués à la Suède par la paix de Saint-Germain. Depuis, en 1713, le premier de ces ports est retourné irrévocablement à la Prusse.

La paix avec le roi de Suède rendant inutile contre ce voisin la flottille du grand électeur, il l'employa, de 1680 à 1682, à croiser dans la Manche contre les vaisseaux de l'Espagne. Les griefs de l'électeur étaient le refus des 32,000 écus par mois dont il était convenu avec la cour de Madrid, comme subsides des troupes fournies par lui dans la grande alliance contre la France en 1674. Cette expédition maritime donna une nouvelle preuve de l'activité et du courage de

Frédéric-Guillaume, mais il n'en retira aucun profit. Le montant de quelques prises qu'il fit ne remboursa pas même les dépenses.

Des combinaisons plus solides attirèrent cependant son attention. Raulé, le directeur de sa marine, nettoya le port de Pillau et creusa un canal, établit un collége de commerce et d'amirauté ; il y fit construire des barques pour les matelots et des chantiers pour construire des vaisseaux.

Dans le même temps, et par octroi du 18 novembre 1682, l'électeur établit une compagnie d'Afrique pour trente ans et lui assura sa protection et celle du roi de France, en vertu d'un article de leur alliance. Deux vaisseaux furent expédiés pour la Côte-d'Or : l'un, monté par le major Groeben, revint en Europe après avoir bâti le fort Grosfriedrischbourg, tandis que l'autre portait des esclaves en Amérique. En 1685, l'électeur fit encore l'acquisition de l'île d'Arguin, située entre le cap Vert et le cap Blanc, près la rivière du Sénégal où se fait aujourd'hui le commerce le plus avantageux de la gomme arabique et de l'ambre gris. Dès l'an 1687, Frédéric-Guillaume eut quatre établissements considérables et

bien situés sur les deux différentes côtes de l'Afrique. Ces succès ne tardèrent pas à éveiller la jalousie des Hollandais. Alors les vaisseaux brandebourgeois furent en butte à leurs vexations qui, malgré un traité conclu en 1685 pour établir les droits respectifs des deux compagnies dans ce commerce, n'en continuèrent pas avec moins d'acharnement.

Cependant la compagnie africaine établie en Prusse, bien loin de prospérer, ne procura par ses retours aucun dividende, et l'on fut obligé d'augmenter les fonds de 20 pour cent, soit que la direction fût mal conduite, ou que les dépenses de ses spéculations absorbassent les bénéfices. Les vaisseaux avaient été équipés, tantôt à Pillau, tantôt à Hambourg. En 1686, l'électeur transféra à Embden, comme dans un des ports les mieux situés de l'Europe, non-seulement l'amirauté et toute la compagnie d'Afrique, mais aussi sa propre marine militaire consistant en 10 vaisseaux de 40 à 20 canons qu'il acheta de Raulé. Enfin, après avoir pris ses affaires à son compte, et dans l'intention de les améliorer, il obtint de la compagnie danoise la moitié de l'île Saint-Thomas,

sur les côtes d'Amérique. L'exécution de tous ces desseins fut interrompue par sa mort, en 1688.

Son successeur, Frédéric III, depuis premier roi de Prusse, soutint la compagnie africaine avec des frais très-considérables et avec aussi peu de succès. A sa mort, en 1713, sa marine militaire se montait à 12 vaisseaux, mais Frédéric-Guillaume qui lui succéda, entièrement livré aux évolutions militaires, vendit, en 1720, à bon compte toutes ses possessions en Afrique à la compagnie hollandaise.

Dans cette première période de quatre-vingts années, qui comprend le règne de Frédéric-Guillaume et de son fils, premier roi de Prusse, on voit commencer quelques établissements de forces navales, qui ne s'anéantirent probablement que parce qu'ils furent livrés aux spéculations des étrangers. C'étaient des Hollandais, des Anglais qui n'y cherchaient que leurs intérêts particuliers, et qui peut-être s'étaient vendus à leurs compatriotes pour faire échouer, à force de manœuvres et de déprédations, des établissements dont les Hollandais se montraient jaloux.

Frédéric le Grand, parvenu au trône, après

avoir analysé dans le silence du cabinet toutes les parties constitutives de la domination prussienne, ne se méprit pas sur les mesures destinées à la consolider, soit en prévenant, soit en repoussant les attaques d'un ennemi irréconciliable, en s'unissant avec des amis sincères, et en abandonnant ceux qui ne lui donnaient que des démonstrations inutiles ou nuisibles à ses intérêts.

C'est d'après cette politique, que commandait impérieusement le besoin d'assurer l'existence encore fragile de sa monarchie, que de 1740 à 1745, Frédéric flotta entre des succès militaires, des revendications et des occupations de territoire; qu'il se montra incertain dans l'exécution des traités de paix conclus, rompus et renoués, tantôt avec la France et l'Angleterre, tantôt avec l'Autriche. Tant de travaux ne furent pas infructueux : par la paix de 1745, et en vertu de la cession de la cour de Vienne confirmée en 1748, le duché de Silésie fut réuni à ses États.

Les succès inouïs de Frédéric dans la guerre de 1740, la nature de sa politique qui ne s'attachait qu'aux choses, et n'appréciait les personnes que ce qu'elles valaient, rendirent ce prince l'objet

de la jalousie et de la haine des maisons d'Autriche, de Saxe et de Russie. Elles convinrent, dès 1746, d'un plan éventuel de partage de la monarchie prussienne. Le hasard et la trahison donnèrent à Frédéric connaissance de ce pacte en 1753, et il prépara jusqu'en 1756 les moyens de prévenir ses ennemis, avant qu'ils eussent le temps de se réunir.

La postérité saura par le héros même de cette tragédie politique comment Frédéric résista, dans la guerre de sept ans, avec la seule alliance de l'Angleterre, de l'électeur de Hanovre, du duc de Brunswick et du landgrave de Hesse, à toutes les forces réunies de l'Autriche, de la France, de la Russie, de la Suède et de l'empire. Il conquit enfin sa gloire et son repos par la pacification de 1763. L'accession de presque toutes les puissances de l'Europe à ce traité, lui assura enfin irrévocablement la possession du duché de Silésie.

Dans l'intervalle de vingt-trois ans qui s'écoula entre l'avénement de Frédéric et cette paix de Hubertsbourg, ses soins se portèrent particulièrement sur les moyens de défense ou de consolida-

tion de la monarchie prussienne; cependant il ne perdit pas de vue certaines dispositions majeures pour préparer de loin l'établissement d'un commerce maritime auquel il ne pouvait encore donner tous ses soins.

Il déclara, en 1751, port franc Embden, ville située sur la mer d'Allemagne, et y érigea une compagnie des Indes orientales, qui expédia six vaisseaux pour la Chine, à la vérité sans bénéfices. Une autre compagnie formée pour le Bengale, à peu près dans le même temps, ne fit que deux expéditions. La guerre de 1756 qui survint, contribua sans doute au peu de succès de ces deux compagnies; mais d'autres causes influèrent sur leur chute : premièrement l'éloignement du port d'Embden, qui était trop écarté de la masse des forces prussiennes; ensuite l'impéritie, suivant Hertzberg, des entrepreneurs. Enfin peut-être les manœuvres des Hollandais et des Anglais, qui se rendirent les maîtres de cette association, en prenant presque toutes les actions montant à 4 millions de livres, malgré la sévérité des lois portées par leurs gouvernements pour l'empêcher. Embden passait il y a deux siècles pour un des meilleurs

ports de l'Europe. Les Anglais, forcés de quitter Anvers, en firent le centre de leurs liaisons avec le continent. Les Hollandais après avoir aspiré longtemps et inutilement à se l'approprier, en étaient devenus jaloux, jusqu'à travailler à le combler. Frédéric le retira de leurs mains en 1744, en leur remboursant des avances qu'il en avait reçues. En 1759, il établit à Embden une compagnie pour la pêche du hareng.

Dans la guerre maritime de 1746 entre la France et l'Angleterre, il soutint l'honneur du pavillon prussien et les principes de neutralité maritime contre les Anglais. Il fit indemniser par un traité d'accommodement, de 1755, les armateurs, des prises que leur avaient faites les navires de cette nation. Il avait conclu, dès 1753, une convention préliminaire de commerce avec la France; sa renommée lui valut de la Porte un semblable traité en 1761, ce qui assura la liberté de son pavillon contre les pirateries des puissances barbaresques.

Mais ce fut surtout depuis la paix de 1763, que furent jetées les bases de la prospérité maritime de la Prusse. Frédéric signala la première année de

cette paix, par un traité particulier de même date, avec le cabinet de Varsovie. Ensuite il se lia avec la Hollande, par une convention de 1766, relative au commerce. Une occasion d'agrandissement et d'amélioration bien plus importante ne tarda pas à se présenter dans les troubles continuels de la Pologne.

L'impératrice de Russie, sous le prétexte de s'en préserver, s'était emparée, en 1772, de différents districts polonais. Le roi de Prusse chercha quels droits il ferait valoir si les deux cours impériales s'emparaient définitivement de quelques parties de ce territoire. Il se détermina à réclamer la Poméranie avec la ville de Dantzick, et si l'on ne pouvait pas obtenir celle-ci, à insister sur toute la Prusse polonaise, aujourd'hui occidentale, parce que, dit Hertzberg, c'était le moyen de combiner la Prusse avec la Poméranie, par conséquent de consolider une fois le corps principal de la monarchie prussienne, et de se rendre maître du grand fleuve de la Vistule comme du principal commerce de la Pologne.

Frédéric fit paraître différents manifestes pour établir ses droits, et ce qui fut encore plus déci-

sif, il fit occuper par ses troupes toute la Prusse polonaise, excepté les villes de Dantzick et de Thorn. Les cours de Vienne et de Pétersbourg en firent autant de leur côté. Le Roi et la république de Pologne s'y opposèrent par des protestations et des écrits, mais on convint à Varsovie, en 1773, d'un traité par lequel la république céda au Roi la Prusse polonaise, excepté les villes de Dantzick et de Thorn.

Dès lors un nouveau système devint nécessaire à Frédéric; il en promulgua les bases en 1775, dans un traité de commerce qu'il conclut avec le roi de Pologne, et dans quatre déclarations ou tarifs de la même année, sur la perception, l'exemption ou la prohibition des marchandises, soit nationales, soit étrangères, qui circulaient des États de Prusse dans ceux du roi de Pologne, ou même en empruntant le territoire de Dantzick.

On a pu voir, au chapitre des villes anséatiques et à l'article Dantzick, par quelles combinaisons le roi de Prusse parvint à paralyser presque entièrement le commerce autrefois si renommé de ce port, et à forcer un parti considérable dans la ville à demander sa réunion aux États prussiens.

Depuis 1784, surtout, les négociations entre le magistrat de Dantzick, la cour de Berlin et celle de Pétersbourg comme médiatrice, furent très-actives. Dantzick réclamait ses anciens priviléges, mais ni les conventions de 1784 et de 1785, ni différents Mémoires de l'impératrice de Russie, en 1786, ni la déclaration officielle faite par le successeur de Frédéric, le 17 mars 1790, n'empêchèrent celui-ci de s'emparer de cette ville en 1793, et d'en constituer le commerce, par une ordonnance du mois d'avril, conformément au régime et aux intérêts de la Prusse.

On sait que, postérieurement, une nouvelle occupation de la Pologne a encore valu au successeur de Frédéric, la ville de Varsovie, dans la partie plus commerçante de la Pologne qui lui est échue par son traité de partage avec les deux autres cours impériales.

Frédéric, en léguant à son neveu une si riche moisson à recueillir, n'avait point oublié de lui préparer les moyens d'exploiter un si beau domaine maritime et commercial.

Dès 1775, il avait pris les mesures les plus efficaces pour en faire valoir les avantages, dont

le plus essentiel était la possession de l'Oder et de la Vistule, par la Waste et la Netze, et par le canal de Bromberg.

D'un autre côté la guerre anglo-américaine, en mettant aux prises les quatre grandes puissances maritimes, fournit au pavillon prussien l'occasion de se déployer avec le plus grand succès, dans cette période de huit années, et cette impulsion, une fois reçue, s'est perpétuée même avec la paix.

Frédéric, qui avait réclamé avec vigueur dans la guerre terminée par la paix de 1748, la liberté de son pavillon, violée par les Anglais, ne fut pas le dernier, dans celle d'Amérique, à se lier avec la Russie pour faire respecter leur neutralité. (*Convention de* 1781.) Il fit plus : il obtint en 1782, du gouvernement britannique, une modération à la rigueur de son acte de navigation. Celui-ci permit, par un nouveau bill, aux sujets prussiens d'importer à l'avenir librement en Angleterre, les bois de sapin, et aux habitants de l'une des provinces prussiennes, d'y transporter les productions d'une autre province, ce qui n'avait pas été permis jusqu'alors. Cet exemple prouve l'ha-

bileté du cabinet de Berlin, et l'ascendant que lui procurait à cette époque le voisinage de l'électorat de Hanovre.

Frédéric profita avec la même habileté de sa neutralité pour encourager la construction de vaisseaux dans les ports de la Poméranie, de la Prusse et même dans la Marche ; et favoriser l'exploitation des toiles et autres articles de manufactures, ainsi que des productions territoriales, surtout en bois de construction navale. (Observons que celui des États prussiens entre le Weser et la Vistule passe pour les meilleurs de toute l'Europe.) Il créa pour ainsi dire le cabotage par navire prussien presque inconnu jusqu'alors. Les négociants d'Embden principalement se sont signalés en envoyant avec profit plusieurs vaisseaux chargés, en partie, du produit des fabriques prussiennes à Batavia, au Bengale et à la Chine, et même dans l'Amérique septentrionale, destination moins lucrative que celle de l'Asie.

Par trois déclarations des 30 avril, 3 novembre et 8 décembre 1781, Frédéric établit des principes dont il ne se départit pas, et d'après lesquels les passe-ports de navigation ne devaient être

accordés qu'à des navires appartenant à de véritables Prussiens.

Par cette exécution rigoureuse de la neutralité armée, ce pavillon acquit la plus grande faveur. Il fut également recherché et respecté par les nations neutres et belligérantes, et on le vit flotter tranquillement, non-seulement dans les mers d'Europe, mais aussi dans celles des Indes occidentales et orientales, où il était inconnu auparavant. Sa réputation valut au roi de Prusse une lettre de l'empereur de Maroc pour lui offrir sûreté dans sa navigation et en réclamer la réciprocité de sa part.

Les bénéfices de la Prusse furent importants dans cette période; et si l'on réunit, à tous ces avantages, les spéculations maritimes des villes de Stettin, de Colberg, de Stolpe, d'Elbing, de Kœnigsberg et de Memel, on aura une navigation annuelle de 12 à 1 300 vaisseaux prussiens.

La pacification de 1783 ayant imprimé à toutes les puissances continentales de l'Europe une nouvelle ardeur commerciale, soit pour réparer leurs pertes, soit pour entrer en partage des nouvelles spéculations que l'indépendance de

l'Amérique faisait naître, Frédéric mit au jour de nouvelles dispositions économiques pour perfectionner son système de commerce, ainsi que pour centraliser et développer ses éléments de puissance navale.

En 1783, il rendit une loi prohibitive de certains ouvrages étrangers, en faveur des fabriques des États prussiens, et soumit l'importation d'autres articles à des droits de 25 et même de 50 pour 100 de leur valeur. Une autre ordonnance de l'année 1785 étend à un plus grand nombre d'objets manufacturés, chez l'étranger, les précédentes prohibitions, ou les droits considérables dont l'importation se trouve frappée pour celles consommées dans les États en deçà du Weser.

Enfin Frédéric conclut, la même année 1785, un traité de commerce avec les États-Unis de l'Amérique, et il fut le premier à établir, dans ce traité, le grand principe de la neutralité à observer, par une puissance belligérante, envers les sujets de l'autre, qui ne sont pas armés, et de défendre aussi toute hostilité contre les vaisseaux marchands et contre les cultivateurs.

Tous ces soins ne lui firent pas perdre de vue la nécessité de veiller continuellement à la sécurité de la monarchie prussienne, et à la sûreté du corps germanique contre l'ambition de l'Autriche. Le dernier électeur étant mort, la cour de Vienne établit des prétentions sur sa succession, et en partie sur la basse Bavière. Le roi de Prusse s'y opposa en faveur de la maison palatine et de celle de Saxe; il prit même les armes et entra en Bohême; on négocia inutilement à Berlin et à Braunau. Enfin par la paix conclue à Teschen, en 1779, la cour de Vienne renonça à ses prétentions sur la Bavière. Mais en 1785, Joseph II les renouvela par un projet d'échange contre lequel le roi de Prusse fit de nouveau des déclarations et des protestations qu'il fit appuyer par ses co-États, en leur faisant conclure à Berlin, le 23 juillet 1785, l'union germanique à laquelle ont accédé un grand nombre des électeurs et des princes les plus considérables, dans la vue de conserver le système et l'équilibre de l'empire. Tel fut le dernier acte important de Frédéric, qui mourut au mois d'avril 1786.

Relativement aux liaisons et opérations politi-

ques du successeur de Frédéric, on n'a point oublié son influence en 1786 et 1787, sur les troubles des Provinces-Unies, et sur la réintégration du stathouder, son allié, ni ses traités d'alliance de 1788 avec la Hollande et l'Angleterre, comme conséquence de leur participation aux démêlés intérieurs de la république. On doit se rappeler aussi la déclaration de 1790, conclue à Reichenbach, entre la Prusse et l'Autriche, pour préparer la paix entre la Porte et la Russie; et leur convention de la même année sur les affaires des provinces de Belgique. On connaît les suites de la quadruple alliance de 1793 entre la Prusse, l'Autriche, l'Angleterre et la Hollande, relative aux effets de la révolution française.

Ainsi, en moins d'un siècle et demi, la domination brandebourgeoise ou prussienne avait obtenu, comme bases de son existence maritime et commerciale sur la Baltique, la Poméranie ultérieure, le port de Stettin, le duché de Silésie, le port d'Embden, la Prusse polonaise, le port de Dantzick et Thorn, Varsovie et les districts les plus commerçants de la Pologne; elle avait créé, et exerçait sur la fin du dernier siècle, une ma-

rine marchande de plus de 1 200 navires et de 12 000 matelots.

« La monarchie prussienne (dit le ministre « Hertzberg), est un des pays de l'Europe, ou du « moins du Nord, qui est le plus avantageuse- « ment situé pour le commerce et la navigation ; « elle a une étendue de côtes maritimes de « 80 milles d'Allemagne en Poméranie, en « Prusse et le long de la mer Baltique ; le souve- « rain de la Prusse est maître des embouchures « des quatre grandes rivières qui se jettent dans « la Baltique, savoir : de l'Oder, de la Vistule, « du Prégel et du Memel, outre un grand nom- « bre d'autres plus petites rivières, navigables ou « flottables. Il possède le long de cette côte mari- « time les ports de Stettin, de Colberg, de Dan- « tzick, de Pillau et de Memel, qui sont tous ou « qui peuvent être rendus très-bons pour une « marine commerçante et militaire ; outre un cer- « tain nombre d'autres petits ports, comme ceux « de Canine, de Treptow, de Rugenwalde, de « Stolpe. La grande rivière de l'Oder traverse en « long les principales provinces prussiennes, la « Poméranie, la Marche et la Silésie, dans une

« étendue de 80 milles d'Allemagne, depuis la « Baltique jusqu'en Moravie. Cette grande rivière « est combinée par la Havel et la Sprée, et par « de bons canaux avec l'Elbe, et de l'autre côté « avec la Vistule, par la Warthe, la Netze, la « Braa, et le canal de la Netze. Par ce moyen le « corps des États prussiens, situé entre l'Elbe et « la Vistule, est tellement combiné pour la na- « vigation, qu'il peut exporter par l'Oder, par la « Vistule, par le Prégel et par le Memel, dans la « Baltique, non-seulement toutes les productions « des États prussiens, mais aussi celles de la Po- « logne et de la Lithuanie, qui font peut-être un « objet de dix ou douze millions d'écus par an. « Il peut également exporter par l'Elbe et par les « villes de Magdebourg et de Hambourg les prin- « cipales productions de la Saxe et de la Bohême. « Ces pays, très-fertiles en eux-mêmes, ne peu- « vent faire aucun commerce maritime, et aucune « exportation de mer que par la monarchie prus- « sienne. Ils peuvent le faire avec un grand avan- « tage pour eux-mêmes et pour la Prusse, et le « souverain de la Prusse peut tirer de cette situa- « tion le plus grand parti pour approprier à son

« État les principales branches du commerce du « Nord, en favorisant celui de ses voisins, et surtout « le commerce de la Pologne sur lequel il y a plus « à gagner, parce qu'il consiste presque tout en « matières brutes et en objets de première néces- « sité, tels que les grains, les bois, et les toiles « grossières dont les nations du Sud ne peuvent « pas se passer. Je ne dirai rien ici des grandes « rivières du Weser, du Rhin et de l'Ems, que le « roi ne possède qu'en partie, dont il tire un grand « parti pour ses revenus, mais qui n'appartien- « nent pas au corps de la monarchie prussienne, « parce qu'elles passent par des pays qui sont dé- « tachés de ce corps, et n'influent pas immé- « diatement sur son grand commerce, si ce n'est « par la communication que la rivière d'Ems et « le port d'Embden peuvent entretenir avec la « Baltique. Ce dernier port peut devenir un des « meilleurs de l'Europe; et par sa position entre « les mers Baltique, Germanique et Atlantique, « il pourrait devenir un entrepôt général de la « navigation et du commerce entre les pays du « Nord et du Sud. »

On voit par tout ce qui précède, que Frédéric II

ne perdit pas de vue les moyens de fonder sur des bases solides le système politico-maritime de la monarchie prussienne, et qu'il ne retarda le développement des mesures efficaces qu'il méditait, que pour laisser se développer les circonstances nécessaires au succès de ses vues. Il suivit donc, dans la conduite des progrès qu'il fit faire aux pays sous sa domination, cette saine politique qui commence par assurer sa propre sécurité avant de risquer des projets uniquement destinés à s'agrandir.

Aussitôt que Frédéric, autant par la supériorité de ses moyens que par le bonheur de ses armes, et par l'ascendant de sa réputation dans plus d'un genre, eut consolidé son existence politique en Europe, il demeura spectateur tranquille de la lutte des principales puissances maritimes. Mais il se mit en mesure de pouvoir intervenir lorsque les circonstances lui paraîtraient favorables.

En un mot, la base de la politique de cet État nouveau fut le soin de sa sûreté. Ensuite son accroissement territorial, industriel et maritime devint la conséquence naturelle de cette sécurité,

et fut suivi d'une prospérité progressive dans les différentes parties du corps social.

Frédéric légua ainsi à son successeur les germes les plus féconds d'une puissance navale; mais, depuis le 17 août 1786, époque de sa mort, tant d'événements se sont succédé, tant d'intérêts divers se sont créés, qu'il serait bien difficile de croire que l'Europe ait acquis toutes les conditions de pondération nécessaires à la sécurité des États européens.

Si, à cet égard, nous examinons la situation de la Prusse depuis 1815 jusqu'en 1844, c'est-à-dire depuis les traités qui effacèrent tous les maux, toutes les vicissitudes, tous les changements qu'éprouva cette monarchie, non-seulement nous la trouvons avec un territoire plus étendu et un accroissement immense de population, mais, ce qui n'est pas moins frappant, c'est la substitution d'une organisation militaire, toute continentale, au système maritime qu'elle avait embrassé, ne pouvant donner le nom de marine militaire à quelques bâtiments de guerre de petites dimensions, ni de marine marchande à quelques centaines de navires.

Mais, ce qui démontre encore cette situation anormale, et, selon nous, contraire aux intérêts politiques et matériels de la Prusse (à moins de projets consentis par des traités secrets), c'est avec les progrès de son industrie et l'essor qui s'est fait sentir depuis un demi-siècle dans toutes les parties de son territoire, de voir cette monarchie, avec une population évaluée à 15 millions d'habitants, ce qui supposerait, pour ses armées de terre, 150 mille hommes de pied de paix et 300 mille hommes de pied de guerre, établir les forces de ses armées actives sur le chiffre de 600 mille hommes; dispositions qui ne peuvent s'appliquer qu'à des situations exceptionnelles, telles que la défense du territoire où tout citoyen est appelé à la défense de l'État, ou qu'à des traités secrets, ainsi que nous venons de le dire, à moins que nous ne considérions comme tels le Zollwerein, et précédemment l'union douanière.

Si nous examinons maintenant l'empire de *Russie*, le plus vaste de notre hémisphère, qui s'étend d'occident en orient sur un espace de plus de 16 000 kilomètres, et, du sud au nord, sur 3 200 dans sa plus grande largeur, qui touche à la mer Glaciale, à la Suède et à la Chine. Ses immenses limites étaient « si peu connues dans le « XVII^e^ siècle (dit Voltaire) que, lorsqu'en 1689, « nous apprîmes que les Chinois et les Russes « étaient en guerre, et que l'empereur Cam-Hi, « d'un côté, et, de l'autre, les czars Yvan et « Pierre envoyaient, pour terminer leurs diffé- « rends, une ambassade à 300 lieues de Pékin, « sur les limites des deux empires, nous traitâmes « d'abord cet événement de fable. »

Par quelle révolution l'empire russe domine-t-il aujourd'hui sur les Tartares de la Crimée, dont il recevait la loi pendant les XIII^e^ et XIV^e^ siècles, qui le dévastaient dans le XVI^e^, et auxquels il payait encore, dans le XVII^e^, en 1685, un tribut annuel de 100 000 roubles, pour le rachat de ses sujets qu'ils emmenaient esclaves? par quels ressorts pour ainsi dire magiques, la Russie est-elle

devenue à la fin du XVIII^e^ siècle, une des puissances les plus prépondérantes dans la politique européenne? Enfin par quel système maritime la cour de Pétersbourg, en butant perpétuellement vers Constantinople, menace-t-elle de changer les communications des Européens avec l'Asie?

Pour bien apprécier les efforts et les succès de la Russie dans la carrière maritime, il est nécessaire de parcourir les pages principales de son histoire moderne, d'analyser ses institutions politiques et enfin d'apprécier sa législation économique. Cette triple connaissance nous donnera le secret de *ses erreurs et de ses espérances.*

L'existence politique de la Russie peut se partager en quatre grandes époques, eu égard à l'influence des gouvernants sur les gouvernés, et cette influence est décisive sur la prospérité publique dans un État où la cour est tout, et la masse du peuple est pour ainsi dire insensible.

Ces quatre grandes époques sont : 1° la Russie depuis les temps les plus reculés jusqu'à Pierre I^er^, vers la fin du XVII^e^ siècle; 2° la position de cet empire sous ce fondateur, pendant les vingt-cinq premières années du siècle suivant; 3° son état

pendant trente-sept années, sous ses successeurs jusqu'à Catherine II; 4° enfin, ses accroissements depuis 1762, sous le gouvernement de cette dernière impératrice, jusqu'à l'époque actuelle.

Première époque : Dans les temps les plus reculés, les Slaves russes trafiquaient avec les Grecs et les peuples voisins de la Baltique par la ville de Slavensk sur le Volgof. Dans le v^e^ siècle, il s'éleva sur les ruines de celle-ci une nouvelle ville sous le nom de Novogorod, qui avec Kiof devint le centre du commerce du Nord. Les riches cargaisons que l'on transportait de l'Asie dans le nord de l'Inde, traversaient l'Indus, l'Oxus et la mer Caspienne, d'où une grande partie passait par Bucharie à Astracan, et par le Volga et d'autres rivières, à Novogorod, et ensuite dans les différents ports de la mer Baltique. L'Allemagne en retira des profits immenses, ce qui engagea les principales villes à former entre elles l'espèce d'association si connue sous le nom de la ligue anséatique. La partie supérieure de ce vaste pays trafiquait avec Venise; la partie inférieure domina sur la mer Baltique et l'Océan Atlantique, sans aucune concurrence. Venise, Scherdick, Novogo-

rod et Wisby dans l'île de Gothland, furent les entrepôts de l'Europe comme Alexandrie était l'entrepôt général de l'Afrique.

Cet état de prospérité disparut lorsque les Portugais tracèrent une nouvelle route dans les Indes, en doublant le cap de Bonne-Espérance; et les villes anséatiques reçurent un autre échec considérable par la destruction de Novogorod, qu'ordonna Jean-Basile, vers le milieu du xv^e^ siècle. « Novogorod (dit un auteur moderne), dont la « richesse avait donné lieu à cette manière de par- « ler proverbiale : qui est-ce qui résistera à Dieu « et à Novogorod? vit éteindre en un instant sa « gloire avec son indépendance. »

Plusieurs princes russes parurent attentifs, dès le x^e^ siècle, aux affaires de commerce. Le temps et la barbarie ont épargné deux traités, l'un de paix, conclu en 912, entre Oley, grand prince de Russie, et l'empereur grec Léon; et l'autre de paix et de commerce, de l'année 945, entre Igor et les empereurs grecs Roman, Constantin et Stéphan.

Mais un grand-duc de Russie ayant partagé, dans le xi^e^ siècle, ses États entre ses douze fils, leur

mésintelligence facilita les conquêtes des Tartares, qui commencèrent à pénétrer dans toute la Russie. Le commerce direct de cet empire avec la Grèce subsista jusqu'à cette époque en 1226. Le guerrier Bœti ruina les principales villes de la Russie, renversa Kiev ou Kiof, ce grand entrepôt des marchandises grecques. Il appesantit son joug sur les princes dont il fit des vassaux, et sur le peuple qui y demeura attaché, jusqu'au règne d'Ivan Basilowitz. La bravoure et le génie de ce dernier affranchirent son pays de cette domination devenue insupportable. Ivan recouvra toute la Russie dont il se rendit maître absolu.

Une période remarquable du commerce moderne de ce pays, commence sous ce Jean Basilowitz, qui chassa les Tartares, conquit sur eux les royaumes de Casan et d'Astracan, établit des communications entre les Russes, les Arméniens et les Indiens, et se repentit d'avoir détruit la ville de Novogorod, dont il avait redouté l'influence, parce qu'elle balançait, par son ascendant, l'autorité du gouvernement.

La Russie était dans cet état, et le grand-duc se trouvait dans ces dispositions pacifiques, lors-

que, vers le milieu du XVI^e^ siècle (en 1653), un pilote vénitien, au service d'Édouard VI, roi d'Angleterre, entreprit, avec 3 vaisseaux, le voyage vers le Nord. Un s'en retourna, le second périt, et le troisième, conduit par Richard Chancelor, aborda heureusement à Archangel, dans la mer Blanche. Les pêcheurs qui l'habitaient, à qui le navire avait semblé un monstre sur l'eau, prirent la fuite. Les Anglais, par leurs instances et à force de signes, les rassurèrent. La peuplade arriva en foule pour admirer ces étrangers. On dépêcha un courrier à Moscou, qui rapporta l'ordre d'amener à la cour ce capitaine. Le czar, pour récompenser la généreuse entreprise des Anglais et leur en témoigner sa satisfaction, leur accorda authentiquement des priviléges particuliers pour eux et leurs successeurs.

Ces priviléges portaient : 1° « que les Anglais « auraient l'entrée libre dans tous les États du « czar; qu'ils pourraient à l'avenir y trafiquer « avec toutes les nations, sans payer aucun droit « pour leurs vaisseaux ni pour leurs marchan- « dises, et sans être astreints à demander aucune « homologation aux gouvernements et aux chan-

« celiers ; 2° qu'ils resteraient toujours sous les « ordres immédiats de ceux que la compagnie « nommerait à cet effet, et que celui qui refuse- « rait d'obéir à la sentence rendue par elle, leur « serait, comme rebelle, remis par les Russes. »

Les troubles qui agitèrent la Russie sur la fin du XVI^e^ siècle et au commencement du XVII^e^, par l'effet des usurpations des faux Démétrius qui voulaient se substituer sur le trône au jeune prince de ce nom, assassiné en 1597 par le tyran Boris Godonou, ne ralentirent pas l'ardeur des Anglais dans leurs nouveaux établissements ; ils tentèrent même, dès 1588, de s'ouvrir, par la Russie et la Perse, un passage aux Indes ; mais les guerres civiles qui déchiraient cet empire, jointes à d'autres inconvénients, les forcèrent de revenir sur leurs pas.

Néanmoins, ils se maintinrent seuls en possession du commerce de Russie, jusqu'en 1602 qu'ils eurent pour concurrents les Hollandais, qui, par leur intelligence et leur activité, purent se flatter d'emporter bientôt la balance.

La mort de Charles I^er^ fut le prétexte ou la cause dont se servit le czar Michelowitz pour expulser

d'abord les Anglais de sa cour ; mais ensuite, sur les instances qu'ils firent et sur ce qu'ils se défendirent positivement d'avoir participé à cette mort, le czar se contenta de leur retirer leurs priviléges et de les soumettre à payer les mêmes droits que les autres nations.

Dans le commencement du XVII^e^ siècle l'ancien commerce de Novogorod fut rétabli par Boris Godonou, en faveur des villes anséatiques qui obtinrent, en 1603, de nouvelles lettres patentes, ce qui donna de nouveaux concurrents aux Anglais, et quelque temps après ce même Boris ouvrit Moscou et les ports d'Archangel à toutes les nations.

Une assemblée des principaux boyards, tenue en 1613, mit fin aux troubles intérieurs de la Russie, en élevant au trône un jeune homme de 15 ans, Michel Romanow, grand-père de Pierre I^er^, fils de l'archevêque de Rostou, seigneur puissant et alors ambassadeur en Pologne.

C'est sans doute une circonstance à remarquer pour la Russie, que ce choix du fils d'un ecclésiastique et d'un ambassadeur, dont l'éducation sous ce double rapport devait le rendre plus

propre qu'aucun autre prince aux affaires du gouvernement. Son autorité même devait encore s'accroître de tout l'ascendant qu'inspire le sacerdoce chez un peuple religieux. Aussi ce fut le père qui gouverna sous le nom du fils.

La Russie prit dès lors une position fixe; la Pologne et la Suède, qui se disputaient la couronne, se déterminèrent à une pacification. Romanow depuis régna paisiblement, et ne fit (dit Voltaire) aucun changement propre ni à corrompre ni à perfectionner l'administration; il mourut en 1645.

Son fils Alexis Michelowitz monte sur le trône à l'âge de 16 ans; il réprime des séditions sanglantes élevées dans le gouvernement d'Astracan. Cette partie des États devient par ses soins un marché général de marchandises européennes et asiatiques. Il fait une guerre heureuse contre la Pologne et malheureuse contre la Suède; il veut former une ligue de tous les princes chrétiens contre les Turcs qui menacent la Pologne et les États du czar. La France seule se refuse à cette confédération à cause de son union avec la Porte. Il conçoit le projet de construire et d'entretenir

des flottes dans les mers Noire et Caspienne, et d'appeler, de la Hollande, des constructeurs; d'instruire ses sujets dans l'art maritime. David Butler y construit le premier vaisseau, qui fut appelé *l'Aigle*. Alexis fait rédiger un code de commerce.

Le commencement des liaisons de la Russie avec la Chine remonte à l'année 1653. Un envoyé de la Russie arrive à Pékin en 1656, sous Alexis. Cet envoyé ne voulant pas se soumettre aux usages du pays, n'est point admis à l'audience de l'empereur; il est reconduit aux frontières avec ses présents. Le seul fruit de ce voyage fut la connaissance de la route. L'année 1670 fut l'époque de la première et grande caravane de marchands de Sibérie qui pénétrèrent jusqu'à Pékin par le pays des Calmouks. Ces communications furent interrompues en 1675 par des hostilités, et Alexis envoya inutilement un ambassadeur à l'empereur de la Chine. Ce ne fut qu'en 1691 que les limites des deux empires furent déterminées par un traité de cette année.

Alexis était mort en 1677, laissant à Pierre I^er^, son fils, des germes d'ambition commerciale

et maritime à recueillir et à développer. Né en 1672, Pierre ne monta sur le trône qu'en 1689, après avoir relégué dans un couvent la princesse Sophie, qui avait usurpé pendant quelques années la suprême puissance.

Nous allons voir dans la seconde époque quels développements Pierre Ier sut donner aux éléments de grandeur qu'avaient préparés à son empire les deux règnes précédents.

L'Europe était encore, sur la fin du XVIIe siècle, remplie de la renommée des courageux efforts que les Hollandais avaient faits, d'abord contre les forces de la maison d'Autriche espagnole, ensuite contre les forces réunies des *Anglais* et des *Français*. Cette lutte, avons-nous déjà dit, des trois marines les plus redoutables qui aient jamais existé, et dont l'avantage parut rester à la puissance qui avait alors de plus faibles moyens naturels, donna partout une haute idée de la domination des mers, et en fit sentir toute l'importance.

Pierre Ier, réduit sous le gouvernement usurpateur de la princesse Sophie, à un rôle absolument passif, passait la plus grande partie de son temps dans la société des étrangers qui habitaient

Moscou. Son âme ardente s'alimentait du récit des hauts faits des Européens, jusqu'alors si étrangers aux Russes. La nouveauté de semblables tableaux leur faisait prendre, dans l'imagination active de Pierre, le caractère du merveilleux, et le préparait à l'enthousiasme pour l'art nautique, dont le simple mécanisme observé pour la première fois paraît tenir d'un ordre supérieur.

Ces dispositions se développèrent encore davantage dans la maison de plaisance d'Ismaïlof à la vue d'une petite chaloupe construite par les soins d'Alexis son père, et ce fut cette première impression qui détermina le plan politique que Pierre a suivi constamment, celui de faire de la Russie, à force d'art et de persévérance, une puissance maritime.

Il fut sans doute entretenu et affermi dans ses idées plus brillantes alors que solides, par le Genevois Lefort, son conseiller intime, qui après avoir vu Marseille, la Hollande, Archangel et s'être introduit à Moscou auprès du czar, ne pouvait qu'augmenter les goûts dominants de ce prince en lui donnant perpétuellement des leçons d'imitation de la politique européenne.

La prise d'Azof sur les Turcs, en 1696, accrut sa confiance; il voulut, en y creusant un port capable de contenir les plus gros vaisseaux, se rendre maître du détroit de Coffa, et tout préparer pour former une flotte de 9 vaisseaux de 60 canons et de 41 bâtiments de 30 à 50. Il fit faire par les Cosaques de ces bateaux légers auxquels ils sont accoutumés, et qui peuvent côtoyer aisément les rivages de la Crimée. Son projet (dit Voltaire), était de chasser pour jamais les Tartares et les Turcs de la Crimée, et d'établir ensuite un grand commerce avec la Perse, avec la Géorgie. Mais une lettre connue depuis, écrite par le maréchal Munich à l'impératrice Catherine, le 20 septembre 1762, ne laisse aucun doute que Pierre n'eût des projets de conquête bien plus étendus. Le passage suivant l'annonce d'une manière positive : « Je suis, dit ce maréchal, en état « de démontrer que Pierre le Grand pendant « 30 années, c'est-à-dire de 1695, qu'il fit le pre- « mier siége d'Azof, jusqu'à sa mort, arrivée en « 1725, a eu principalement en vue de conquérir « Constantinople, de chasser de l'Europe les infi- « dèles, Turcs et Tartares, et de rétablir ainsi la

« monarchie grecque. Je pourrais même dresser le « plan de cette vaste et importante entreprise..... « Comme j'ai pénétré le premier jusqu'au centre « de cette ancienne région (la Crimée), je con- « nais à fond toutes les difficultés qui accompa- « gnent cette expédition et tous les moyens de les « surmonter [1]. »

Pour conduire avec succès une telle entreprise, il fallait des hommes expérimentés, et la Russie n'avait que des nobles et des serfs. Pierre choisit parmi les premiers soixante élèves, dont il envoya vingt en Italie (principalement à Venise) et quarante en Hollande pour y apprendre la marine, la construction des galères, la construction et la manœuvre des grands vaisseaux.

Mais ces moyens étaient trop lents pour la bouillante activité de Pierre Ier; il partit lui-même,

[1] Cette lettre est extraite du tome II, page 24 et suivantes, de *l'Histoire raisonnée du commerce de la Russie*, par J. B. Scherev, employé au bureau des affaires étrangères. Il ajoute même ces détails, qu'au milieu de la dernière guerre avec la Porte (l'auteur écrivait en 1783), l'on comptait si fermement en Russie sur la prise prochaine de Constantinople, que la cour des monnaies avait reçu l'ordre de frapper une médaille qui représentait d'un côté le buste de S. M. I., et de l'autre Constantinople et les sept tours écrasées par la foudre.

en 1697, pour Amsterdam. Il hâta ainsi le développement et l'emploi de ses ressources. Pierre, en demeurant au milieu des Hollandais, obtint de leur vanité la faculté de transplanter dans ses États des ouvriers devenus ses compagnons. L'intérêt de la république aurait mis obstacle à leur émigration si Pierre n'eût pas honoré en quelque sorte l'art nautique, gloire immortelle de la Hollande, en jouant la comédie d'un humble apprentissage dans ce pays. Il fut de là en Angleterre, et, par d'autres motifs de politique, obtint des Anglais, monopoleurs du commerce de la Russie, d'emmener les ouvriers qu'il désirait.

Pierre I^er^, de retour avec des étrangers expérimentés, étendit ses vues maritimes; il négocia d'abord avec la Suède pour la cession d'un port sur la Baltique et ne réussit pas, mais ses armes en effectuèrent la conquête sur Charles XII.

Le caractère chevaleresque de ce héros du Nord, qui s'égarait dans les plaines immenses de la Pologne en négligeant la défense de ses propres États, servit merveilleusement les desseins du czar, qui s'assurait, dès les premières années de ce siècle, de la Livonie, de l'Ingrie et de l'Estonie,

et fondait Pétersbourg dans des marais. Il y transporta sa cour et plaça ainsi sa capitale à l'une des extrémités de son vaste empire. Les Suédois essayèrent inutilement, en 1705, de détruire avec leur flotte cette ville naissante.

Le czar, pour utiliser ses succès maritimes, entreprit de réunir, par des canaux, la mer Baltique, la mer Caspienne et le Pont-Euxin; mais ce projet fut suspendu lorsqu'en 1711, après la bataille du Pruth, Pierre fut privé de toute communication avec la mer Noire par la restitution d'Asof qu'il fit forcément à la Porte en vertu du traité de cette année.

Ainsi furent anéantis pour l'empire russe ces établissements maritimes vers le Midi dont la perspective avait contribué sans doute à jeter Pierre Ier dans la carrière navale. Ce plan gigantesque d'agrandissement, quoique dévoilé, ne pouvait être entièrement abandonné par la cour de Pétersbourg; il flattait trop son orgueil et son ambition. Aussi la poursuite de ce système a-t-elle été jusqu'à nos jours la base de sa politique, et nous ajouterons qu'elle était d'autant plus fondée, que ce système est tout à la fois la vie et l'avenir de

la Russie ; seulement le temps n'était point encore venu et n'est point encore arrivé.

Toutes les entreprises faites postérieurement par le czar, tous les succès qu'il obtint furent autant de moyens préparatoires pour faciliter un jour à ses successeurs l'exécution de ce grand dessein.

En 1713, il s'empare des côtes de la Finlande, et l'année suivante de toute cette province. Satisfait des accroissements maritimes qu'il en obtenait et de la position de ses États, il entreprend, en 1716, un nouveau voyage en Europe. Arrivé en France, il y est accueilli, fêté, offre sa médiation pour la paix du Nord et minute un traité de commerce entre la France et la Russie. Sa présence et ses promesses déterminent un grand nombre d'artistes et d'entrepreneurs à le suivre à son retour dans son empire.

En 1717, il conclut un accord avec la ville de Dantzick qui, à cette époque, jouissait encore d'une sorte de prépondérance maritime. En 1718 s'élevèrent à Pétersbourg une foule d'établissements utiles ; cette ville s'embellissait et grandissait chaque jour davantage : moulins à poudre, à grains, à scie, corderies, poids et mesures dé-

terminés, prix des denrées fixés, fabrique d'armes, manufactures de glaces, de toiles, de tapisseries de haute lisse, filières d'or et d'argent; en un mot, toutes sortes d'entreprises et d'imitations des usages et des arts européens, sont tentées par Pierre Ier qui, à l'aide des étrangers, et à force d'argent et de persévérance, réussit à rassembler au milieu de sa cour l'abrégé, s'il est permis de le dire, de tous les genres d'industries qui animent et enrichissent les peuples de France, d'Angleterre et de Hollande. A l'exemple de ces trois nations commerçantes, Pierre Ier rend une ordonnance, en 1724, pour soumettre, à des combinaisons et à des calculs politiques, le tarif des douanes de son empire.

Il ne tarda pas à recueillir le fruit de ses travaux; il vit 200 vaisseaux étrangers fréquenter Pétersbourg. Pour continuer d'enrichir, par des dépouilles, cette ville, appelée depuis, comme Versailles, *un favori sans mérite*, il retira au port d'Archangel les anciens priviléges dont il jouissait. Sa prédilection pour celui de Pétersbourg avait cependant un objet réel de politique. Comme il en avait fait la résidence de sa cour, il préten-

dait y faire naître l'émulation par le spectacle du grand mouvement qu'offre un port qui ne pouvait jamais être bien fréquenté que par les étrangers. « Pétersbourg, dit l'ingénieux Algarotti, est la fenêtre par laquelle la Russie découvre l'Europe. ».

Ses essais, pour fonder un commerce par terre avec la Chine, ne furent pas décisifs. En 1694, pour cimenter une union avec l'empereur, il lui envoya une ambassade qui obtint, en 1698, par l'issue des négociations, un entrepôt et une habitation pour les marchands russes à Pékin. Des excès, commis par ces derniers, obligèrent, en 1719, le czar à faire passer à Pékin de nouveaux envoyés qui donnèrent satisfaction et conclurent un accommodement. Les Russes en furent encore chassés en 1722; leurs affaires avec les Chinois étaient dans cet état lorsque Pierre I^er^ mourut en 1725.

Aucun homme illustre chez les modernes n'a été, plus que le czar Pierre, l'objet de la louange et du blâme. Son célèbre historien, ou plutôt son panégyriste, a élevé un monument honorable à sa mémoire; mais des observations moins en-

thousiastes de J.-J. Rousseau, d'Algarotti et de Mirabeau, ont apprécié avec plus de rigueur les institutions du czar, et leur sévérité semble avoir fait descendre Pierre Ier du rang qui lui avait été assigné comme réformateur et législateur d'un grand peuple.

Voltaire avoue lui-même, à chaque page de son *Histoire de Russie*, qu'il écrit, ou d'après le *Journal de Pierre Ier*, ou sur le manuscrit de Lefort, ou sur d'autres Mémoires envoyés de Pétersbourg, qu'il n'est pas étonnant qu'il ait puisé dans des pièces originales de ce genre l'admiration que leurs auteurs ont voulu inspirer à la postérité, en lui rappelant le souvenir de tant d'événements extraordinaires, de tant d'obstacles presque insurmontables et cependant vaincus.

Mais, en définitive, de quoi s'agit-il, si ce n'est de juger le mérite de Pierre Ier dans le système politique, maritime et commercial qu'il a suivi; en d'autres termes :

Qu'était la Russie au commencement du règne de Pierre Ier, à sa mort, et qu'est-elle aujourd'hui?

Ne s'est-elle pas élevée au rang des puissances

du premier ordre? Son influence sur la politique, non-seulement de l'Europe, mais du monde, est-elle contestée? Là sont les faits que chacun peut juger et qui doivent prémunir contre des assertions presque toujours imprégnées d'orgueil et plus souvent inspirées par l'envie.

Les guerres désastreuses que les Turcs firent aux Russes, antérieurement au règne de Pierre I^er^, avaient dû nécessairement nourrir dans le cœur de cette nation de la haine pour un tel voisinage, et cette haine dut faire naître non-seulement le désir d'être débarrassé de semblables rivaux, mais le projet de leur enlever Constantinople et de les y remplacer.

On a vu que le bisaïeul de Pierre I^er^ était un archevêque et de plus ambassadeur en Pologne, dans un temps où cette cour, une des plus brillantes et des plus éclairées de l'Europe, opposait une cavalerie nombreuse et aguerrie aux incursions des Turcs en Allemagne. Cette double école du sacerdoce et de la politique polonaise, jointe à la haine du nom ottoman, durent nécessairement se transmettre à son premier successeur, Alexis, qu'il dirigeait, et, par tradition et comme

système, à Pierre Ier. Aussi, à peine est-il sur le trône, en 1695, qu'il assiége et prend Azof, dans l'espérance (dit le maréchal Munich) d'aller à Constantinople.

Ainsi, cette fièvre ardente du czar pour la création d'une marine, s'explique par la nature des projets qu'il méditait pour détrôner le sultan et transplanter ainsi la cour de Russie, des glaces de Moscou ou de Pétersbourg, sous les climats fortunés de l'ancienne Byzance. Mais à cette époque se présentait et se présente encore une grande question, celle de savoir si un aussi grand changement était ou est nécessaire ou possible.

La troisième époque de l'état politique moderne de la Russie comprend un espace d'environ 37 années, depuis la mort du czar Pierre jusqu'au règne de Catherine II.

« Dans cet intervalle (dit Voltaire), le palais a « eu des révolutions, l'État n'en a éprouvé au- « cune; la splendeur de l'empire russe s'est aug- « mentée sous Catherine Ire; il a triomphé des « Turcs et des Suédois sous Anne Petrowna; il a « conquis la Prusse sous Élisabeth et une partie

« de la Poméranie; il a joui d'abord de la paix et « a vu fleurir les arts sous Catherine II. »

Une des premières opérations importantes d'économie commerciale adoptée par les successeurs de Pierre Ier, fut la révision, en 1728, du tarif de 1724 promulgué par le czar, et un règlement volumineux en 99 articles, établi en 1729 pour la marine dans tout l'empire russe.

Le commerce de la Chine fixa également l'attention de la cour de Pétersbourg. Les négociations entamées sous Pierre Ier furent reprises par une ambassade envoyée à Pékin en 1728. Un traité du 14 octobre de la même année détermina de nouvelles limites. Nous remarquerons que bien que la cour de Russie eût obtenu le droit d'envoyer une caravane tous les trois ans, on n'en comptait cependant que six de 1728 à 1755. Quelques années après l'envoi de cette dernière, il s'éleva de nouvelles plaintes des Chinois sur les inexactitudes des Russes en matière commerciale. Les deux empires étaient sur le point d'une rupture, lorsque Élisabeth mourut.

Sous son règne, les Anglais obtinrent en Rus-

sie tous les avantages commerciaux que leur avait enlevés la concurrence des autres nations sous les règnes précédents. Cette impératrice leur accorda, en 1742 et en 1755, le renouvellement du traité de commerce qu'ils avaient conclu en 1734 avec la czarine Anne Petrowna. Pour leur faciliter tous les moyens d'étendre leurs opérations, les priviléges retirés par Pierre Ier au port d'Archangel lui furent restitués en 1752.

Ces ambitieux insulaires firent de nouvelles tentatives pour établir un commerce direct avec la Perse par la Russie. Les deux empires s'étaient liés par deux traités de paix et d'amitié des années 1729 et 1732, après s'être déchirés par des guerres meurtrières pour la Russie, qui, dit-on, y perdit plus de 130 000 hommes depuis 1722 jusqu'en 1732. Les Anglais crurent donc le moment favorable pour le succès de leurs entreprises.

En conséquence Elton équipa, en 1742, un excellent vaisseau avec une riche cargaison. Il fut tellement accueilli, qu'il devint amiral de Perse, ce qui donna des inquiétudes à la cour de Pétersbourg. Ces craintes la portèrent, en 1746,

à défendre aux Anglais la navigation de la mer Caspienne.

Tous ces soins ne détournèrent pas les successeurs de Pierre Ier des moyens d'assurer la paix avec leurs voisins d'Europe, en terminant des guerres avantageuses par des traités de paix plus profitables encore, tels que celui de 1740 avec la Prusse, et le traité d'Abo, conclu en 1743 avec la Suède.

L'exécution du projet favori de la Russie contre les Turcs, projet en quelque sorte légué par le czar, ne fut point oubliée. Des prétentions respectives de limites allumèrent entre la cour de Pétersbourg et celle de Constantinople une guerre sanglante qui ne fut terminée que par le traité de Belgrade, en 1739. Il ne procura aucun avantage marqué pour la Russie.

On estime que cette guerre lui coûta, pendant les cinq années de sa durée, plus de 200 000 soldats, indépendamment de 10 à 12 000 matelots formés dans les campagnes d'instruction sur la mer Baltique, et qui périrent dans la mer d'Azof où le gouvernement les envoya pour monter de petites flottes qu'il armait contre les Turcs.

Mais ce sont là de faibles sacrifices en hommes et en capitaux, en comparaison des pertes de même nature que la Russie a essuyées postérieurement, en cherchant à réaliser les plans conçus par Pierre Ier pour s'emparer de Constantinople.

Nous allons rappeler comment un projet qui a pu paraître extraordinaire est devenu vraisemblable, et nous pourrions ajouter, exécutable.

Dans la quatrième époque, c'est-à-dire depuis l'avénement de Catherine II jusqu'en 1762, deux idées politiques paraissent avoir dominé cette impératrice dans toute sa conduite.

La première, celle de remplacer les Turcs à Constantinople et dans la Méditerranée, si l'on en juge par la lettre du maréchal Munich, dont nous avons déjà parlé, qui, regardant cette conquête non-seulement comme possible, mais même comme facile sous Pierre Ier, flattait son auguste souveraine de pouvoir l'obtenir. Ce projet, devenu la base de la politique de la cour de Russie, était en quelque sorte un plan national dont il n'était pas dans la puissance de Catherine de pouvoir s'écarter, si elle voulait captiver la bienveillance de la noblesse russe et des grands propriétaires

fonciers ou industrieux, qui se flattaient, les uns, de voir transporter sous le climat de Constantinople, les plaisirs de la cour; les autres, de parvenir à transplanter le centre de leur industrie ou le principe de leurs richesses sur les eaux paisibles et presque toujours navigables de la Méditerranée. L'impératrice sentait trop le besoin de ménager cette disposition des esprits, pour abandonner un plan qui remplissait d'exaltation et d'enthousiasme tout ce qu'il y avait en Russie d'êtres pensant ou sentant avec énergie, et qui se pressaient autour du trône. Le caractère de Catherine la portait en outre aux entreprises hardies, et elle ne se dissimulait pas que pour faire marcher vers un grand but la masse des volontés dans un grand empire, il fallait offrir à la divergence des idées un point de réunion qui eût tout à la fois pour objet la gloire et la prospérité nationales. C'est avec ce talisman que Pierre I^er^, au commencement du XVIII^e^ siècle, avait montré à l'Europe la noblesse et le négoce cheminant à grands pas vers la civilisation, chez un peuple jusque-là enseveli sous les glaces d'Archangel et dans les déserts de la Sibérie.

La seconde, fut celle qui s'empara de l'âme vigoureuse de Catherine II, à l'époque de la guerre américaine. Les principales puissances maritimes ayant pris part à cette grande cause, celles qui restèrent neutres, particulièrement dans le Nord, cherchèrent à faire tout le commerce de l'Europe et *se liguèrent pour protéger la liberté des mers*. Catherine donna, en 1780, l'impulsion à ces actes de neutralité qui furent envisagés différemment par les puissances belligérantes [1]. La part que prit le pavillon russe dans la navigation générale, lui fit partager l'émulation des autres na-

[1] Cette neutralité armée était dirigée contre l'Angleterre, qui en était très-mécontente. Le cabinet de Versailles en était l'instigateur. Mais tel fut le peu de succès de la ligue entre la Russie, la Suède et le Danemark, soutenue de l'union de la France avec l'Espagne et la Hollande, que l'Angleterre eut l'adresse de ne donner que des réponses évasives. Elle le fit par celle du mois de juillet à la déclaration de S. M. suédoise et par une convention du 4 juillet de la même année avec le Danemark, explicative de leur traité de commerce de 1670.

L'empereur, les rois de Prusse, de Portugal et de Naples, adoptèrent en 1781, 82 et 83, le même système qui, en définitive, aurait dû obtenir l'assentiment général, parce qu'il tendait à protéger la navigation des bâtiments neutres, et à faciliter par là les transactions commerciales des puissances continentales.

tions maritimes, lors de la pacification de 1783. Toutes redoublèrent d'ardeur dans leurs spéculations commerciales, et l'impératrice publia un grand nombre d'actes diplomatiques et de dispositions législatives qui tendaient à favoriser celles de ses sujets. Ainsi, toute la politique de son règne, relativement à la perfection du système maritime et politique de la Russie, fut de réaliser les conquêtes projetées par le czar Pierre, et de préparer les Russes à en recueillir les fruits, en donnant la plus grande extension possible à leur commerce actif et passif, soit avec les Européens, soit avec les peuples de l'Asie limitrophes de son empire.

La courte durée du règne de Pierre III avait suffi pour assurer la tranquillité de la Russie du côté de la Prusse, au moyen de la paix de 1762, que l'enthousiasme de cet empereur pour Frédéric le porta à lui offrir aussitôt la mort d'Élisabeth. Cette paix fut suivie d'un traité d'alliance, conclu en 1764, entre la Prusse et la Russie; prélude de cet accord qui régna bientôt entre les deux puissances lorsqu'elles se concertèrent en 1769 pour le premier partage de la Pologne, qui fut

décidément consommé par l'acte de cession de la diète de 1773.

Quelques discussions de limites ou de prétentions territoriales furent réglées en 1762 avec la Courlande, d'après une précédente convention de 1736, et ces deux actes en amenèrent un troisième de l'année 1783.

D'un autre côté, par le traité de Kaïnardji, du 21 juillet 1774, Catherine II obtint de la Porte la liberté de navigation dans la mer Noire; mais ce n'était qu'une pierre d'attente pour obtenir ou conquérir de nouveaux avantages, car elle savait que son commerce dans la mer Noire ne serait profitable qu'autant qu'elle serait maîtresse des points de communication avec la Méditerranée. Les hostilités recommencèrent donc bientôt dans cette vue, et un second traité de 1783, portant cession à la Russie de la Crimée qu'elle avait envahie, détruisit la plupart des obstacles qui s'opposaient à ce que les ports qu'elle possédait, depuis la précédente paix, dans la mer d'Azof et sur la mer Noire, devinssent le centre des échanges du Nord et du Midi. Une nouvelle tentative de la Russie, sur les possessions turques, amena la pacification

de Jassy, confirmation de toutes les concessions précédentes et du privilége acquis à la Russie, de naviguer librement dans toutes les mers dépendantes de la Turquie. Cette faculté fut commentée fort au long dans des traités et conventions de commerce conclus entre les deux empires, après la cessation des hostilités, aux trois dernières époques de 1774 à 1792.

L'impératrice, fière en quelque sorte de l'acquisition de nouveaux domaines commerciaux et maritimes, sembla vouloir se débarrasser du monopole que les Anglais exerçaient en Russie.

Le traité de commerce de 1766, non-seulement assurait à la Grande-Bretagne d'anciens priviléges, mais lui accordait encore de nouveaux avantages pour vingt années. Aussi le moment de son expiration, en 1786, fut-il saisi par Catherine pour établir une concurrence nouvelle dans ses États. Elle refusa constamment de renouveler son traité avec l'Angleterre aux termes de celui de 1766, et elle en fit un particulier avec la France, basé sur l'intérêt réciproque des deux nations, qui depuis près de deux siècles recherchaient des liaisons directes sans pouvoir se réunir, par

les obstacles qu'y apportait la cour de Londres, l'ennemi commun. La révolution française fit dévier la Russie de ses véritables principes, et l'Angleterre obtint en 1793 le renouvellement du traité de commerce de 1766, tandis que la France vit prohiber tout son commerce dans cet empire.

L'ardeur de la cour de Pétersbourg à poursuivre des succès commerciaux et maritimes après la pacification générale de 1783, fut telle qu'elle fit des traités de commerce avec les principales nations commerçantes. Le Danemark et la Russie s'étaient unis dès 1782, en consolidant un traité provisionnel de 1767. L'Autriche obtint aussi un traité en 1785. Les Deux-Siciles s'en procurèrent un particulier en 1787, et le Portugal signa le sien en 1788. La Pologne et la ville de Dantzick en particulier, se procurèrent par intervalles, en 1784 et en 1793, quelques bons offices plus ou moins sincères de la Russie; mais en 1795 l'une et l'autre disparurent entièrement de la carte politique de l'Europe.

Les observateurs remarquent que les succès de la Russie sur la mer Noire, lui ont coûté en moins de vingt années plus de 1 300 000 hommes et un

grand nombre de matelots ou plutôt de paysans serfs, qui, comme dit Mirabeau, ont ordre de le devenir. La czarine en fit passer, en 1773, 5 000 à Tagaunok, et en 1784, 10 000 qui devaient en même temps devenir agriculteurs.

En 1774, les étrangers réclamèrent contre les priviléges exclusifs dont jouissaient les Anglais dans leur commerce en Russie et principalement dans le mode de paiement des droits de douane; mais ils n'obtinrent aucune satisfaction. Cependant depuis la pacification de 1783, ainsi qu'on l'a vu, la Russie adopta des principes de concurrence plus conformes à ses intérêts, soit en refusant de renouveler avec l'Angleterre son traité de commerce sur le même pied que celui de 1766, soit en établissant des relations directes avec les principales puissances de l'Europe.

Ce nouvel ordre de choses avait été favorable à la marine russe, car au lieu de 15 à 16 bâtiments qu'elle comptait en 1775, on estimait qu'en 1784 elle s'élevait à 81 navires appartenant à des négociants russes; et d'après un relevé fait à la douane de Cronstadt et de Pétersbourg, il en résultait qu'en 1785 il était entré 639 navires, sa-

voir : 349 anglais, 44 russes et 246 autres bâtiments de toutes nations, dont seulement 4 français et 9 espagnols.

Pour faire fructifier ses nouvelles acquisitions vers la mer Noire, Catherine II publia un édit, le 21 février 1784, qui permet à tous étrangers de tous pays, et de toutes nations, un commerce illimité, tant par mer, que par terre, dans les différentes contrées sur la mer Noire qui viennent d'être annexées à l'empire russe, leur assurant spécialement les ports de Kerson et Katharinoslap, Sebastopolie et Théodosie, où ils peuvent résider et jouir des mêmes immunités et priviléges civils et religieux qui leur sont accordés à Pétersbourg et à Archangel.

Par toutes ces combinaisons, calquées sur la politique commerciale des autres États européens, Catherine II était parvenue à force d'art, à créer un système maritime, dont nous allons examiner ou plutôt juger la consistance, en analysant ses parties élémentaires.

D'abord nous dirons que si en 1791, au moment où la révolution française éclata, les forces maritimes de la Russie s'élevaient avec celles de la

mer Noire, sans y comprendre 81 navires de la marine marchande, à 803 *bâtiments*, savoir : 67 vaisseaux de ligne de 110 à 66 canons; 36 frégates de 44 à 28 canons; plus 700 bâtiments de toutes grandeurs, comme cutters, brûlots, chaloupes et navires à rames; le tout armé de 8 à 9 000 pièces de canon, et monté de 21 000 *matelots*, elle ne s'élève plus aujourd'hui, sans y comprendre 50 navires marchands, qu'au nombre de 159 bâtiments, savoir : 55 vaisseaux, 34 frégates, 50 bâtiments de moindres dimensions, et 20 bateaux à vapeur; *en tout* 159, *au lieu de* 803.

La première objection qui se présente indépendamment d'une réduction aussi sensible dans sa marine, est celle de savoir : comment avec 22 000 matelots, en y comprenant ceux de la marine marchande, la Russie, en 1791, aurait pu monter 803 bâtiments de guerre; et comment aujourd'hui, en supposant les matelots réduits dans la même proportion que ses bâtiments, et même non réduits, elle pourrait avoir les équipages suffisants pour sa marine actuelle, puisque les plus simples calculs et les données reconnues jusqu'à ce jour, eussent exigé dans la première supposi-

tion, c'est-à-dire pour 803 bâtiments de guerre, dont 67 vaisseaux de ligne, 36 frégates et 700 bâtiments de toutes grandeurs, au moins 120 000 matelots ; et nécessairement dans la seconde, c'est-à-dire pour 159 bâtiments de guerre, dont 55 vaisseaux, 34 frégates et 70 bâtiments de moindres dimensions, de 80 000 à 90 000 matelots.

Si à cette première objection, nous ajoutions les désavantages immenses et presque insurmontables qu'éprouve la Russie pour l'établissement non-seulement d'une marine militaire, mais d'une marine marchande, résultant d'un territoire presque sans bornes, séparé par des forêts considérables, divisé par de vastes déserts, coupé par des rivières, des fleuves et des canaux glacés tous les ans pendant six à sept mois, baigné par quatre mers, non compris celle du Kamtschatka, où la marine russe reste prisonnière presque la moitié de l'année ; de plus, sans pêches, sans cabotage, soit intérieur soit extérieur ; et conséquemment sans matelots, ou au moins sans une quantité suffisante, ainsi que nous venons de le dire ; enfin un territoire où les transports les plus actifs comme les plus nécessaires, ne peuvent se faire que sur des traî-

neaux, pendant les longs hivers; comment, avec tant de privations nautiques, obtenir des établissements maritimes durables? encourager des manufactures, accroître des productions commerciales, lorsque toutes ces conditions sont pour ainsi dire, génératrices les unes des autres?

Si nous poursuivions cet examen, nous pourrions ajouter que le climat, la nature du pays et l'état même de la population forment encore une chaîne d'obstacles, qu'une politique, bien que judicieuse en elle-même et soutenue pendant un siècle entier avec la persévérance la plus insistante, a inutilement essayé de rompre, et cela parce qu'elle était non-seulement personnelle, mais insuffisante; aussi les étrangers, mais comme individus, étaient-ils constamment appelés comme auxiliaires pour faciliter l'exécution du plan maritime conçu par Pierre I^er^ et suivi par ses successeurs, et cela parce que le gouvernement ne pouvait espérer des nationaux toute l'ardeur qu'il désirait exciter pour la navigation, indépendamment de ce qu'il n'avait pas de véritable école navale pour faire des matelots, ni les moyens physiques pour élever les idées du pays au-dessus

de la glèbe à laquelle il était perpétuellement attaché.

Il suffit, pour sentir tout le poids de cette privation, de savoir que, lorsqu'en 1764, la masse des habitants russes était estimée s'élever à 14 millions d'âmes, ces 14 millions se composaient de 12 millions de serfs, de 100 000 moines ou prêtres, et de 60 000 nobles. Aussi tous les efforts tentés par la Russie pour se créer une marine militaire, sans le concours indispensable d'une *marine marchande*, ont-ils eu pour résultat de faire périr 2 millions d'hommes dans les différentes guerres entreprises contre les Turcs, guerres qui, comme on le sait, avaient pour but non-seulement de satisfaire la haine nationale, mais de remplacer dans de meilleurs climats un ennemi que l'on espérait repousser plus loin.

Catherine II cependant s'était habilement servie pour ce double but de tous les moyens qui lui avaient été légués par ses prédécesseurs; elle en avait également créé de nouveaux, tant par la supériorité de ses négociations et de ses alliances, que par l'adoption et l'application des lois modernes économiques.

L'esprit d'imitation était également venu à son secours comme il avait dominé dans les institutions de Pierre Ier, parce qu'il était naturel qu'en raison des succès qu'avaient obtenus les Européens de l'Occident, le gouvernement russe, qui cherchait à s'aider des leçons de l'expérience, prît pour modèles les Hollandais et les Anglais, ses heureux devanciers dans la carrière navale; en même temps qu'il croyait pouvoir suivre avec toutes ses conséquences le plan de conquêtes et d'hostilités qu'avait conçu Pierre Ier, et qui nous a été dévoilé par la lettre du maréchal Munich, contemporain de ce czar.

Mais comme pour nous la question n'est pas uniquement de savoir ce qu'ont voulu Pierre Ier, Catherine II et leurs successeurs, et aujourd'hui ce que voudrait l'empereur Nicolas, mais bien de rechercher quels sont non-seulement les besoins des peuples du continent européen, et, qui plus est, les moyens de les satisfaire, ou, en d'autres termes, c'est-à-dire avec des conditions plus explicites, si la nation russe, qui s'élève aujourd'hui, dit Balbi, à 66 millions d'habitants, prêtera son concours pour rétablir la liberté des mers

et conséquemment la marine du droit commun, ou si elle continuera de soutenir, par ses alliances, sa politique et ses traités de commerce, la marine exclusive, c'est-à-dire la marine dévorante et despotique dont l'empire britannique s'est mis en possession.

Si, à cet égard, nous interrogions l'histoire, elle nous dirait que, s'il est dans la destinée des nations de passer successivement de l'état agricole à l'état industriel, et que par la force des choses ou par des événements imprévus elles n'arrivent point à se créer des relations commerciales, ou qu'elles viennent à les perdre après les avoir acquises, elles tombent d'abord et inévitablement dans le marasme, puis successivement dans le néant; et *qu'attendu que l'on ne peut nier que le continent européen ne soit devenu industriel*, et qu'il ne soit déjà frappé dans ses rapports commerciaux par la perte d'une partie de ses colonies et par la diminution sensible de ses forces maritimes.

Que pour la Russie, tous les efforts qu'elle a faits ont été sans succès parce qu'ils étaient isolés, c'est-à-dire sans liens et sans appuis; bien que

tout le monde sache qu'il n'y a de politique sérieuse et durable que celle qui comprend les intérêts généraux et qui s'y associe.

Dans cet état de choses, nous ne pouvons donc admettre, et conséquemment nous devons nous refuser à croire que les puissances du Nord, comme celles de l'Occident, puissent longtemps encore supporter une situation tout à la fois si menaçante pour leur avenir, et si flétrissante pour leur honneur, surtout lorsqu'il est aussi facile de la modifier; et lorsque la politique des gouvernements, disons-nous encore, n'est durable qu'autant qu'elle répond à l'intérêt des peuples, c'est-à-dire que lorsqu'elle suffit à leurs besoins.

Nous avons déjà dit que la population de la Russie s'élevait à 66 millions d'habitants; elle pourrait donc avoir pour ses armées de terre, à raison du centième, 660 000 hommes sur le pied de paix, et à raison du cinquantième, 1 320 000 hommes sur le pied de guerre, en supposant toutefois qu'elle pût les nourrir, les vêtir, les armer, les entretenir et les payer.

Mais dans quel but et pour quels résultats entretiendrait-elle ces 1 320 000 hommes? les fe-

rait-elle marcher contre le continent ou contre une ou plusieurs des puissances dont il se compose? serait-ce, disons-nous, pour obtenir une réparation ou pour faire des conquêtes? Dans cette dernière supposition, non-seulement toute l'Europe, y compris l'Angleterre, se réunirait contre une telle entreprise; et cela par une raison bien simple, c'est que nous savons par expérience que, dans les circonstances actuelles, aucune des nations de l'Europe, même l'Angleterre, ne pourrait faire la guerre contre toutes les autres. Si cette assertion ne peut être contredite, nous pouvons donc en conclure que la puissance militaire de la Russie, malgré sa population et tous les éléments de force et même de *résistance* dont elle est en possession, rentre forcément dans les rangs des puissances collectives de premier ordre, non-seulement sous le rapport de ses armées de terre, mais à plus forte raison sous celui de sa marine militaire, lors même qu'elle aurait pour auxiliaire une marine marchande, tout à la fois, comme on a pu s'en convaincre, si difficile à établir et plus difficile encore à conserver.

Si nous passons maintenant à l'empire *ottoman*, l'histoire nous apprend que sa domination s'est affermie vers le milieu du xv^e^ siècle, en faisant sur les riches et immenses contrées de l'Europe, de l'Asie et de l'Afrique, des conquêtes qui se déployaient pour ainsi dire devant Constantinople. Cette capitale, placée de manière à être en même temps le principe et le témoin d'un aussi beau spectacle, le perpétue depuis des siècles comme centre d'activité qui unit ou plutôt qui occupe les trois anciennes parties du globe.

Le premier attrait de jouissances qui conduisit ces hordes de Tartares, ou anciens Scythes, connus depuis sous le nom de Turcs, à abandonner des pays sauvages pour se former, par la terreur, des établissements dans des climats plus tempérés et plus fertiles, paraît encore sensible aujourd'hui dans leur manière d'exploiter le commerce, c'est-à-dire plutôt en conquérants qu'en politiques ou en négociants.

A peine ces peuples étaient-ils devenus possesseurs de ces vastes magasins, formés à grands frais par les Grecs, les Vénitiens et les Génois, pour

entreposer les riches cargaisons de l'Inde, refluant, par leur activité, de l'Orient vers l'Occident, que la découverte du cap de Bonne-Espérance en 1450, par le portugais Vasco de Gama, vint tarir pour les Turcs cette source inappréciable de jouissances et de prospérité, en ouvrant au commencement du XVI^e^ siècle une nouvelle route au commerce de l'Inde.

Plusieurs empereurs turcs, entre autres Sélim et Soliman le Magnifique, aperçurent, disent quelques historiens, toutes les conséquences pour leurs sujets de ce nouvel ordre de choses, mais en vain essayèrent-ils, dans le cours de ce même siècle, de chasser les Portugais de leurs établissements dans l'Inde; en vain ils s'efforcèrent par des combinaisons législatives de ramener le commerce d'Asie dans son ancien canal; toutes ces conceptions étant sans suite, et seulement dictées par l'esprit de domination qui animait tous les sultans, ne pouvaient avoir que peu ou point d'efficacité. Jaloux et orgueilleux à l'excès de leur puissance, les Turcs ont toujours cru la fixer au dedans comme au dehors par l'exercice de cette force militaire qui avait fait leurs premiers succès.

La perte du commerce de l'Inde fut pour eux moins sensible par les conquêtes qu'ils firent de l'Égypte et de la Syrie qu'ils réunirent comme provinces à leur empire, et aussi par la domination qu'ils obtinrent avec adresse sur les puissances barbaresques qui sollicitèrent leur secours contre l'Espagne, dont elles redoutaient le joug.

Cette fureur de tout envahir ne les abandonna pas encore dans le siècle suivant; mais quelques avantages sur Venise et Gênes furent chèrement payés, et de puissants obstacles à leur système d'envahissement par plusieurs des principales nations de l'Europe, parvinrent enfin à modérer la fougue de la politique ottomane, et la préparèrent à recevoir une nouvelle direction à laquelle son propre danger lui fit attacher quelque prix.

De tout temps, la Porte a mis son orgueil à se faire rechercher des puissances européennes, sans s'embarrasser beaucoup des moyens de s'assurer de l'équivalent des concessions qu'elle leur faisait; celles-ci, au contraire, appréciant de bonne heure l'utile prérogative d'exercer leur commerce et leur navigation dans un empire si étendu, et sous des zones aussi fortunées, s'empressèrent, à

l'envi, d'obtenir des stipulations et des priviléges favorables à leurs vues.

Le système maritime de la Porte est donc purement passif, puisqu'il consiste à ne prendre qu'une part très-bornée dans les profits d'une navigation étendue, exercée sur ses côtes par les étrangers qu'elle admet de préférence, ne considérant pas l'avantage qu'il y aurait pour elle à se réserver entièrement le monopole de son cabotage, et à transporter au dehors sur ses propres vaisseaux, ainsi qu'en agissent les autres Européens, les produits de son agriculture et de ses fabriques susceptibles de grands accroissements.

A la vérité, la science nautique et celle de la construction, chez les Turcs, est loin d'avoir fait les mêmes progrès que celles des Européens, ce qui tient à leur insouciance pour tout ce qui excède les bornes ordinaires de leur activité.

Toute la politique turque se borne donc à entretenir l'abondance au centre de l'Europe, à provoquer pour cet objet de grands mouvements commerciaux, principalement dans les ports de Constantinople et de Smyrne, et autres entrepôts d'une classe inférieure. Ce but n'est d'ailleurs pas

contrarié par la législation sur les douanes, qui, indépendamment de ce qu'elle est fort simple, ne consiste guère que dans un tarif modéré dont le taux général des droits ne s'élève pas à plus de 3 pour 100 à l'égard des étrangers qui ont des capitulations avec la Porte, et ce droit réglé sur une estimation de chaque nature de marchandises est fixé spécialement dans le tarif pour les douanes de Constantinople et de Smyrne; cependant les exactions des officiers subalternes de justice nécessitent des sacrifices qui deviennent habituels sous le despotisme turc, au détriment des commerçants étrangers, et qui diminuent une partie du bénéfice résultant de la modération du tarif des douanes arrêté par le gouvernement.

Au surplus, les indigènes sont traités moins favorablement, car ils sont assujettis à payer 7 pour 100 de douanes et même 10 pour 100 sur beaucoup d'articles; « par une clémence qu'on affecte de vanter (dit de Tott), on perçoit ce « droit en nature. »

Le produit de ses douanes, qui s'élève annuellement entre 30 et 40 millions, est presque entièrement formé des transactions commerciales des

Européens dans l'empire ottoman, de manière qu'il trouve, dans ce subside, la faculté d'augmenter son trésor, sans les moyens violents que le despotisme a sans cesse à sa disposition, mais dont il use avec réserve, afin qu'ils soient toujours efficaces.

Les attaques dirigées contre cette puissance, *sur la fin du dernier siècle*, par les Russes secondés des Autrichiens, étant une suite du projet conçu par les cours de Pétersbourg et de Vienne d'étendre leur commerce et leur navigation vers le Midi, nous trouvons nécessaire, avant d'examiner la situation actuelle de l'empire ottoman, de considérer, dans la même période, la position des nations européennes qui avaient des liaisons dans le Levant, afin que l'on puisse apprécier ce que chacune d'elles doit espérer ou craindre dans la transition qui tend à transformer d'une manière active l'inertie actuelle des Turcs dans le commerce général des peuples civilisés.

Venise, si longtemps rivale et ennemie de la Porte, fait aujourd'hui partie de l'empire autrichien.

Gênes n'existe plus comme État; la renommée

de son ancienne splendeur, le souvenir et la perte de tant de belles possessions, sont aujourd'hui des matériaux de l'histoire; cette ville fait partie du royaume de Sardaigne.

L'Espagne, après avoir vaincu sa haine antique contre les Turcs, qui avaient été si longtemps hostiles à sa marine par leur influence sur les pirates de Barbarie, alors sous leur dépendance, conclut, en 1782, un traité de commerce avec la Porte; rapprochement qui fut attribué à la crainte commune, et qui n'était que trop fondée, de voir de nouveaux dominateurs dans la Méditerranée.

La Hollande avait des priviléges de commerce qui datent de 1616 et de 1680, avec la nation turque; mais ses relations n'avaient pas une grande importance.

L'Angleterre exerçait, et exerce encore dans l'empire ottoman, le plus grand commerce en vertu de ses anciens traités; les capitulations qu'elle avait obtenues en 1675, ont été renouvelées depuis sans aucun changement.

La Pologne, autrefois redoutable aux Turcs, fait aujourd'hui partie de l'empire de Russie, du royaume de Prusse et de l'empire autrichien.

La Prusse, dont le nom parvint à Constantinople avec la renommée du grand Frédéric, obtint de sa haine pour des ennemis communs, un traité de commerce, et son successeur le confirma par le traité d'alliance de 1790.

La Suède, la plus ancienne amie de la Porte après la France, cimenta son union par un traité de commerce et de navigation, de 1737, confirmé par celui d'alliance de 1739, renouvelé en 1789.

L'Autriche n'a eu aucun traité de commerce avec la Porte avant 1718, époque de la pacification de Passarowitz. La connivence, tantôt secrète, tantôt ouverte, qui a subsisté dans ce siècle entre l'Autriche et la Russie, pour faire changer de direction au commerce et à la navigation ottomane en Europe, a été le principe de sanglantes inimitiés entre la Porte et l'Autriche, mais elles furent tempérées et suspendues à certaines distances par la paix de Belgrade, en 1737, et par le traité de 1791. Dans cet intervalle, Joseph II, avide de toutes sortes de succès, profita de la crainte qu'il inspirait aux Turcs, déjà intimidés par les menaces et les usurpations de la Russie, pour obte-

nir; en 1784, des priviléges de commerce fort étendus. Malgré toutes ces faveurs et plusieurs tentatives, ses liaisons dans le Levant, soit par Trieste, dans le golfe Adriatique, près la Méditerranée, soit par le Danube, sur la mer Noire, sont encore extrêmement bornées.

Enfin, de toutes les puissances, la France était celle dont l'amitié et le commerce avaient le plus haut degré d'estime dans la politique ottomane. Les capitulations ou priviléges qu'elle a obtenus dès le règne de François Ier, en 1535, ont été renouvelés de siècle en siècle jusqu'en 1740, époque de la dernière ratification.

L'on regardait, à cette époque, que la France aurait dû s'opposer aux conséquences d'un plan adopté depuis nombre d'années par la Russie et l'Autriche, pour dépouiller les Turcs de leurs domaines en Europe, afin d'empêcher un système destructeur d'une des plus belles branches de notre commerce. Si l'on examine ce qui s'est passé depuis cette époque, rien ne prouverait la vérité de cette assertion, et l'avenir doit la rendre encore plus improbable.

La Russie qui était, il y a cent ans, inférieure

comme puissance à la Turquie; qui, depuis, sous Pierre I^er^ et Catherine II, est devenue pour ainsi dire gigantesque, voit aujourd'hui ses bornes plus reculées encore.

Les démêlés qui eurent pour cause les limites à établir entre leurs domaines respectifs, du côté de la Crimée, cessèrent en 1739. Mais la guerre qui s'éleva en 1768, entre ces deux puissances, prit sa source dans une combinaison plus vaste de la part de la Russie. Elle voulut obtenir et obtint, en effet, par le traité de 1774, la libre navigation sur la mer Noire, faculté que la Porte n'avait jamais accordée à aucune puissance, pas même à l'amitié et aux instances de la France.

La Russie ne s'en tint pas là. On sait comment elle amena le kan, ou prince de la Crimée, à se démettre en sa faveur de cette possession qu'elle se fit ensuite confirmer par les Turcs dans un traité spécial, en 1783. Elle se procura en même temps un traité de commerce pour féconder de si vastes entreprises. Dès lors, elle put faire circuler ses navires, avec autant de succès que de profit, de la mer Noire dans celle de Grèce, par les Dardanelles. De nouvelles prétentions s'étant encore éle-

vées de la part de la Russie, elles se terminèrent au moyen de la médiation de plusieurs grandes puissances, par le traité de Jassy de 1792, qui confirma les dernières stipulations et fit reconnaître aux Turcs l'obligation de maintenir la tranquillité du Caucase, en contenant les Tartares de la grande Tartarie qui inquiètent ou menacent sans cesse la nouvelle domination maritime de la Russie.

Après la révolution qu'a opérée sur le commerce de l'Europe la découverte du cap de Bonne-Espérance et celle de l'Amérique, aucun changement ne paraît annoncer plus d'influence sur les rapports des principales nations commerçantes, que ce nouveau système de substituer des spéculations actives aux transactions passives qu'a permises jusqu'ici, dans ses domaines, la puissance ottomane.

Dès 1780, l'on pensait que si la Russie devait commander seule sur la mer Noire et la Méditerranée, toutes les puissances qui se partageaient le commerce du Levant y seraient remplacées par l'Angleterre qui, à cette époque, exploitait presque tout le commerce de la Russie.

Que ces deux puissances venaient doubler les

effets de leurs relations respectives, en ouvrant une nouvelle route au commerce du Nord par les grands fleuves qui se jettent dans la mer Noire; qu'elles pourraient secondairement céder à l'Autriche, qui aspire à une existence maritime sur le Danube et dans le golfe Adriatique, une partie de leurs bénéfices.

L'on ajoutait encore que l'on pourrait voir une nouvelle branche de commerce qui n'avait jamais été le partage des Européens, devenir aussitôt le patrimoine de l'Angleterre, c'est-à-dire qu'elle approvisionnerait toute la Turquie d'Europe des marchandises de l'Inde, qui, depuis la découverte du cap de Bonne-Espérance, n'ont cessé d'être fournies à l'empire turc par les Grecs et les Arméniens, qui les font arriver sur les deux routes, soit du golfe Persique et de la mer Caspienne, soit de l'Arabie par la mer Rouge. L'Angleterre, pour faire réussir ces nouvelles spéculations, se prévaudrait de son intimité avec la Russie qui avait elle-même un traité avec la Perse, à la faveur duquel la navigation anglaise pourrait un jour s'établir sur la mer Caspienne.

Mais si, d'une part, les choses se passaient

ainsi, d'autre part, si le gouvernement turc paraissait peu jaloux de transporter au dehors l'industrie et l'activité de ses sujets, il n'était pas indifférent à faire jouir les indigènes du commerce et de la navigation que comporte la situation locale de Constantinople.

La navigation des Grecs sur la mer Noire et la Méditerranée est assez étendue, et la Porte avait le soin, à cette époque, pour en assurer la liberté, de faire des déclarations de neutralité lors des hostilités, telles que dans les guerres de 1780 et 1793 entre les puissances maritimes européennes. Mais ce qui achève de faire connaître toute l'importance que la Porte attache au commerce de l'Inde par la Perse ou l'Arabie, de la part de ses sujets, c'est son firman de 1774 contre les tentatives déjà faites par les Anglais pour établir une circulation de leurs marchandises de l'Inde dans les provinces turques, par la mer Rouge et Suez. Cette déclaration de la Porte, dont nous donnons le texte, est fulminante contre les Anglais [1].

[1] Voici cette déclaration de la Porte :

« Les historiens nous apprennent que les chrétiens, secte artifi-
« cieuse et entreprenante, ont, dès l'origine des temps, fait usage de

La France non-seulement perdrait son commerce du Levant par cette révolution, mais il lui échapperait encore de nombreux avantages qui résultent de sa position actuelle vis-à-vis de la Porte et qui peuvent fructifier un jour si elle sait mieux soigner que par le passé, la bonne volonté du divan, et prouver par des services effectifs, l'utilité dont elle peut être à l'empire ottoman,

« la fourberie et de la violence pour exécuter leurs projets ambitieux. « Quelques-uns d'entre eux s'introduisent, déguisés en négociants, « à Damas et à Jérusalem. De la même manière ils sont parvenus à » s'introduire dans l'Inde, où les Anglais ont réduit les habitants en « esclavage. Dernièrement aussi, encouragés par les beys des gens « de la même nation qui se sont glissés en Égypte, et il est à croire « que quand ils auront levé des cartes du pays, ils reviendront pour « en faire la conquête.

« Afin de prévenir ces desseins dangereux, sur la première nou- « velle de ces opérations, nous avons enjoint à leurs ambassadeurs « d'écrire à leur cour afin qu'elle eût à défendre aux vaisseaux an- « glais de fréquenter le port de Suez. Elle a accordé cette demande; « et en conséquence, si quelque bâtiment anglais ose y jeter l'ancre, « sa cargaison sera confisquée, toutes les personnes à bord seront em- « prisonnées jusqu'à ce que nous ayons fait connaître notre bon « plaisir. »

On prétend que ces tentatives d'un commerce avec l'Inde par l'isthme de Suez, échouèrent par les manœuvres de la compagnie anglaise des Indes, qui craignit des succès qui auraient anéanti son privilége.

pour ruiner tous les projets d'envahissement de la Russie et de l'Autriche.

Quoique la Porte se tienne très-éveillée sur toutes les relations avec l'Inde par ses États, son inquiétude ne s'applique qu'à de grandes spéculations ou à des cargaisons entières par navires qui ruineraient les bénéfices des caravanes turques et les redevances du shérif de la Mecque, pèlerinage, comme on le sait, très-fréquenté, et défrayé en partie par les profits des transactions commerciales en marchandises de l'Inde.

Il y avait à cette époque lieu de penser que la Porte ne se serait point opposée et eût même favorisé notre correspondance par terre avec les États de l'Inde. Cette correspondance plus prompte et plus active par cette voie, était déjà regardée comme un moyen de s'opposer au despotisme de la nation anglaise dans l'Inde, et de lier ce premier avantage avec d'autres mesures que les circonstances auraient pu faire naître, et que notre position dans la Méditerranée devait rendre efficaces.

C'est ici peut-être le lieu d'une observation digne d'être sérieusement méditée : Savoir, que

les marchés de l'Italie ont été fermés au commerce de l'Inde, moins par la découverte du cap de Bonne-Espérance que par l'obstruction qui s'est faite à peu près vers le même temps dans les anciens canaux de circulation. En effet, les idées religieuses, les préjugés et les institutions despotiques des Turcs n'ont pas permis aux Européens méridionaux de suppléer, au moyen de nouvelles combinaisons, les désavantages résultant d'événements majeurs dans les bénéfices de l'ancien commerce des Indes.

Quoi qu'il en soit ou qu'il en ait été, toutes les nations qui se partagent actuellement les profits du système passif de politique maritime de l'empire ottoman ne doivent pas perdre de vue qu'à mesure que la Porte a perdu de son influence, de sa suprématie et de son autorité, soit en Égypte, soit dans les royaumes d'Alger, de Tunis, de Tripoli, en Crimée et dans une partie de la Géorgie, et même dans d'autres contrées telles que l'Arabie Pétrée et l'Arabie déserte, qui se sont soustraites à sa vassalité.

Que la Russie, d'une attitude soumise qu'elle avait eue, avait pris celle de protectrice;

Enfin, que ce que toutes les nations européennes avaient acquis, soit comme prépondérance, soit comme puissance maritime, l'Angleterre s'en était emparée à l'aide d'une marine exclusive qui s'était fondée, avons-nous dit, par le commerce des machines de tout genre et une marine marchande, et en définitive, par une marine militaire qui, devenue supérieure à toutes celles du continent, soit qu'elles fussent réunies, et à plus forte raison séparées, était devenue tout à la fois conquérante, despotique et dévorante. C'est donc, comme on le voit, un autre ordre de choses que celui qui existait, qui domine et qui frappe aujourd'hui les nations continentales européennes, et conséquemment pour elles l'obligation ou qui mieux est, la nécessité d'un changement dans leur politique.

Pour résumer nos idées sur la situation exceptionnelle du système maritime et politique des Ottomans, nous rappellerons que l'esprit d'imitation, la fureur des conquêtes et l'ardeur du butin, les conduisirent, dans les XIII^e^, XIV^e^ et XV^e^ siècles, à désoler le commerce presque exclusif des Vénitiens sur la Méditerranée et la mer

Noire, et à attaquer de ces deux côtés Constantinople, dont la prise fut la véritable époque de la fondation de la marine turque. Au commencement du XVI^e^ siècle, sous Bajazet II, cette marine eut un instant de célébrité par la conquête de toute la Morée et l'île de Négrepont, appartenant aux Vénitiens, et par la défaite des Portugais dans le golfe Persique. Mais la fin du même siècle vit s'anéantir ces mêmes forces navales devant Jean d'Autriche qui commandait à la fameuse bataille de Lépante les armements réunis de l'Espagne et de l'Italie.

Dans les XVII^e^ et XVIII^e^ siècles, la marine ottomane continua d'avoir alternativement des succès et des revers, et soutint à travers ces vicissitudes une existence établie sur des principes qui n'ont rien de commun avec ceux qui règlent le système naval des autres peuples.

A cet égard M. Chénier observe avec raison que les puissances européennes n'avaient encore, aux XV^e^ et XVI^e^ siècles, qu'une marine naissante; que toutes marchaient alors du même pas. Les Ottomans, les Espagnols, les Toscans et les autres nations de l'Italie couvraient de leurs pavillons

la Méditerranée, autant pour combattre que pour butiner. L'esprit chevaleresque les portait à se défier réciproquement et à se vaincre à l'abordage. Depuis, toutes les autres puissances ont parcouru une vaste carrière d'entreprises, de découvertes et de succès maritimes, tandis que les Ottomans sont à peu près restés au but d'où nous sommes partis, n'étant animés par aucun de nos motifs d'émulation ou d'ambition, sans colonies à conserver, sans commerce extérieur à protéger, et n'aspirant point à des conquêtes lointaines ni à aucune influence politique en Europe, si ce n'est à celle qui tient à sa propre existence.

A cette bravoure individuelle qui distinguait ses marins dans les siècles précédents, la puissance ottomane a fait succéder l'esprit d'ostentation qui se déploie dans la promenade triomphale que font ses flottes chaque année dans l'Archipel, et jusqu'à Alexandrie. Cependant le soin de sa propre conservation dans ces derniers temps lui a fait une obligation de donner une direction plus solide à sa marine. Mille lieues de côtes, tant en Europe qu'en Asie et en Afrique, pourraient lui fournir une très-grande quantité de matelots, si la politique

turque n'avait répugné à confier des armes et des vaisseaux aux Grecs et autres peuples descendants des races vaincues.

Enfin, on n'a pas oublié que les deux guerres avec la Russie avaient été fatales à la marine ottomane. La première, dans laquelle sa flotte fut brûlée par les Russes, à Chesné, et la seconde, dans laquelle ses armements éprouvèrent des revers et des orages qui leur causèrent des avaries considérables ; néanmoins l'escadre ottomane força celle des Russes de rester dans ses ports, tandis qu'elle a tenu la mer pendant toute la campagne de 1788.

Dans cette même guerre qui durait encore au moment de la révolution française, les forces maritimes de la Turquie étaient évaluées à 180 *bâtiments*, savoir : 30 vaisseaux de 74 à 50 canons ; 50 frégates de 50 à 10 canons, et 100 galiotes de toutes grandeurs, et montés par un nombre possible de 50 000 matelots, indépendamment de quelques navires recrutés chez les puissances barbaresques.

Cette marine se compose aujourd'hui de 108 *bâtiments*, savoir : 18 vaisseaux de 100 à 74 canons ;

32 frégates de 60 à 52 canons, et 58 bâtiments de moindres dimensions; en tout 108 bâtiments au lieu de 180.

Si maintenant nous nous reportions à la bataille de Navarin, qui eut lieu le 6 juillet 1827;

Au traité de Unkiar Skelessi, du 8 juillet 1833, portant que la Russie renonce à exiger de la Porte les secours matériels qu'elle pourrait être dans le cas de lui fournir d'après le traité patent, à la condition de ne permettre l'entrée du détroit des Dardanelles à aucun bâtiment de guerre étranger;

A celui du 15 juillet 1840, entre l'Angleterre, l'Autriche, la Prusse et la Russie, pour la pacification du Levant;

Et enfin aux transactions qui ont eu lieu entre le sultan Abdul et Méhémet-Ali, il serait impossible de ne pas voir, si ce n'est l'avenir de cette puissance, au moins les embarras qui sont causés par sa situation géographique; embarras, disons-nous, qui ne pourront avoir de solution que lorsque l'Europe continentale reconnaîtra que le commerce de l'Asie doit également se faire par la Méditerranée et la mer Rouge, en coupant

l'isthme de Suez; ou, en d'autres termes, que lorsque le continent européen aura acquis la persuasion, ou qui mieux est, sera profondément pénétré que son existence dépend aujourd'hui de ses relations commerciales, s'il ne veut d'abord entrer dans une ère de décadence et successivement de dissolution.

Si nous examinons maintenant l'empire *autrichien*, nous trouvons que cet empire si faible dans son origine, si vaste dans ses projets, si heureux dans ses alliances qui successivement lui valurent la Hongrie, la Bohême, le comté de Bourgogne, les Pays-Bas, l'Espagne et de beaux domaines en Italie, a vu s'anéantir pour la branche allemande sa toute-puissance navale par la distraction, au milieu du XVI^e^ siècle, de l'Espagne et des Pays-Bas, demeurés à la branche espagnole. La paix d'Utrecht assura à la branche allemande plusieurs États d'Italie, et ces mêmes Pays-Bas, faibles débris de la succession de Charles II. Aussi de-

puis cette époque le système maritime de l'Autriche n'a-t-il pu s'exercer que sur d'assez faibles moyens. Nous allons analyser à cet égard ses tentatives et ses succès :

La cour de Vienne, témoin des efforts qu'avaient faits les puissances maritimes pour se créer des ressources dans la guerre de la succession espagnole, et des avantages pécuniaires qu'elles tiraient de leur commerce sur toutes les mers ; frappée également de l'influence que les forces navales de la cour de Londres lui donnaient sur la politique européenne, crut que le moment était venu, après la paix d'Utrecht, de faire prendre à la maison d'Autriche une part directe aux richesses de l'Asie.

Presqu'aussitôt que les Pays-Bas espagnols eurent été cédés à l'empereur Charles VI par le traité de Rastadt, les marchands d'Ostende, d'Anvers et de quelques autres villes de Flandre et de Brabant, voulurent profiter de la protection et de la puissance de leur nouveau maître pour l'établissement de leur commerce. Ils formèrent d'abord une simple société, sans octrois et sans lettres patentes du prince, et armèrent quelques

vaisseaux pour l'Orient; ce commerce fut presque aussitôt troublé par les Hollandais, et en 1719, on apprit que dès le 19 décembre 1718, ils avaient enlevé sur la côte d'Afrique un vaisseau d'Ostende richement chargé, quoique muni d'un passe-port de l'empereur.

Vers la fin de la même année, 1719, ce prince permit aux directeurs de recevoir des souscriptions, accorda différentes modérations de droits d'entrée sur les marchandises importées par les vaisseaux de la compagnie et fit demander aux États généraux satisfaction sur l'enlèvement du vaisseau d'Ostende. Mais bien loin que la demande de l'empereur fût écoutée, la compagnie des Indes orientales de Hollande s'empara du second vaisseau ostendais, ce qui occasionna une nouvelle plainte aux États, et en même temps le marquis de Prie, gouverneur des Pays-Bas autrichiens, déclara que les intéressés de la compagnie d'Ostende étaient autorisés, par des lettres de marque ou commissions impériales, à repousser par la force ceux qui attaqueraient leurs vaisseaux.

Cette protection déclarée de l'empereur ayant haussé le courage des intéressés à la compagnie

impériale, ils firent partir, au commencement de 1720, cinq vaisseaux richement chargés pour les Indes orientales, et six autres navires en 1721, dont trois pour la Chine, un pour Moka, un pour Surate et les côtes de Malabar, et le sixième pour le Bengale.

De leur côté les Hollandais et les forbans anglais se mirent en devoir d'arrêter les succès de ces armements, et parvinrent à s'emparer de deux de ces six bâtiments ostendais, mais les quatre autres effectuèrent leur retour à Ostende avant la fin de septembre 1722.

Leurs riches cargaisons portèrent au plus haut degré l'enthousiasme pour ces entreprises, et l'empereur ne put se refuser plus longtemps à accorder à la compagnie, au mois d'août 1723, les lettres patentes dont l'expédition n'avait été suspendue que par les vives représentations des Hollandais.

Les souscriptions furent ouvertes le 11 août, et la presse fut si grande, que, dès le lendemain, les fonds furent remplis. Presque tous les principaux négociants et banquiers de Bruxelles, d'Ostende, de Nieuport, de Gand et de Bruges, furent du nombre des souscripteurs, parmi lesquels

on comptait les plus grands seigneurs des cours de Vienne et de Bruxelles. Les souscriptions, sur la fin du mois d'août, gagnaient déjà de 12 à 15 pour 100.

Toute l'Europe maritime fixa son attention sur cette tentative de la maison d'Autriche pour se créer des relations directes avec l'Asie. La France, momentanément appauvrie de matières métalliques dont les étrangers l'avaient dépouillée à l'aide de son papier-monnaie, dut prendre des mesures particulières pour que ses faibles capitaux n'allassent point encore alimenter un commerce étranger. A cet effet, le conseil d'État rendit, dès le 16 août 1723, une déclaration portant défense à tout Français de s'intéresser dans la nouvelle compagnie d'Ostende, et aux mariniers et ouvriers de prendre aucun service dans ses armements.

De leur côté les principaux cabinets se mirent en mouvement, et celui de Madrid fit faire, au mois d'avril 1724, des représentations à celui de Londres contre la compagnie d'Ostende; mais l'empereur fit changer de direction aux négociations en s'assurant du Hollandais Ripperda, devenu

premier ministre à Madrid. Celui-ci, livrant les intérêts de la Hollande, sa patrie, fit consentir l'Espagne à trois traités de paix, d'alliance défensive et de commerce signés avec l'empereur, qui fit entrer l'empire dans cette alliance en avril et mai 1725, portant non-seulement différentes concessions à la compagnie d'Ostende, dans les ports de la domination espagnole, mais encore des dispositions pour en soutenir l'exécution.

La France et la Grande-Bretagne formèrent une contre-alliance à Hanovre au mois de septembre suivant, et engagèrent la Hollande à y accéder. Les États généraux se bornèrent d'abord à recevoir deux Mémoires des compagnies des Indes orientales et occidentales, et à faire présenter, en octobre de la même année, leurs griefs à la cour de Madrid qui flatta les États généraux de l'espoir d'une médiation pour le redressement de ces griefs. Le marquis de Saint-Philippe, ambassadeur d'Espagne, se rendit à cet effet à La Haye au commencement de l'année 1726; ces négociations furent sans succès. Leur but était de donner aux États généraux l'espérance d'un accommodement relatif à la compagnie d'Ostende; car, dans le

moment même, c'est-à-dire au mois d'août 1726, l'empereur conclut un traité d'alliance défensive avec la Russie, et ce nouveau pacte détermina enfin la Hollande à donner son accession au traité de Hanovre. La maison d'Autriche, en acquérant un nouvel allié, cherchait encore à détacher la Prusse de l'alliance du Hanovre, et en effet celle-ci refusa de signer l'accession des Provinces-Unies. On voit dans toutes ces négociations poindre le système, si bien manifesté depuis, d'une conjuration des couronnes du Nord contre le commerce des puissances du Midi. Cependant les cabinets continuèrent à s'exercer sur la compagnie d'Ostende et amenèrent enfin des articles préliminaires qui furent signés à Paris le 31 mai 1727 par les ministres de l'alliance du Hanovre. On suspendit l'octroi de la compagnie d'Ostende et de tout commerce des Pays-Bas aux Indes pendant sept ans ; mais lorsqu'il fut question de ratifier ces préliminaires, la traduction française ne parut pas rendre l'original latin, ce qui donna lieu à de nouveaux incidents.

Pendant que l'Europe se partageait ainsi sur le commerce maritime autrichien, la Grande-Breta-

gne, toujours habile à profiter des événements et de la disposition des esprits, obtint l'initiative sur toutes les puissances maritimes, même sur la France sa co-alliée dans le traité de Hanovre, en concluant, à son insu, un traité à Vienne, le 16 mars 1731, portant de la part de l'empereur la suppression de la compagnie d'Ostende. La Hollande et les autres puissances maritimes accédèrent bientôt à ce traité, mais l'Angleterre en le provoquant ne négligea pas de le rédiger dans un sens utile à ses intérêts.

Cette affaire si sérieuse par ses conséquences sur le commerce maritime de l'Europe ne fut pas encore entièrement terminée. Les intéressés à la compagnie d'Ostende crurent pouvoir éluder une interdiction aussi précise, et continuèrent à équiper quelques vaisseaux qu'ils envoyèrent aux Indes sous pavillon simulé, et l'un de ces vaisseaux nommé *l'Apollon*, entra dans l'Elbe, au mois de septembre 1731, sous le pavillon prussien et muni d'un passe-port du roi de Prusse.

Les puissances maritimes, informées de l'arrivée de ce vaisseau et des priviléges réclamés en faveur

de l'Elbe, résultant d'une patente du 3 juin 1628 accordée à la ville de Hambourg par l'empereur Ferdinand II, adressèrent un Mémoire au sénat de cette ville. Après différentes réponses et répliques, il intervint enfin le 15 janvier 1734 un décret du sénat de Hambourg qui interdit tout commerce interlope, et fit évanouir définitivement toute participation directe au commerce des Indes, de la part des Pays-Bas autrichiens.

L'historique de cette première tentative et de son issue est d'une grande importance pour éclairer sur le génie politique des Européens, dans le XVIII^e^ siècle. Toutes leurs vues dès le commencement, se portèrent sur les moyens de conserver ou d'obtenir la plus grande part dans le commerce général maritime, pendant les quatorze années qui s'écoulèrent de 1718 à 1734. Dès lors, toute l'*Europe fait son affaire principale de la compagnie d'Ostende;* les puissances du Nord s'essayent, en quelque sorte, contre les puissances maritimes du Midi. Les couronnes qui n'ont qu'un territoire sans côtes étendues ou fréquentées, font des entreprises ou fondent quelque espérance d'y fixer le commerce; toutes cherchent, par des *con-*

cessions et des alliances, à attirer à elles le résultat des négociations. L'Angleterre, plus habile dans toutes les combinaisons de ce genre, termine le différend en se rendant maîtresse de donner telle direction que bon lui semble aux stipulations. Enfin la compagnie d'Ostende était pour tous les cabinets l'occasion d'entrer en scène dans la carrière maritime.

Le second pas que fit l'empereur Charles VI, après la paix d'Utrecht, pour se mettre au rang des puissances maritimes, fut de profiter des stipulations qu'il obtint dans le premier traité de commerce que lui ait accordé la Porte, après la pacification de Passarowitz en 1718. L'empereur établit à cet effet en 1719 une compagnie d'Orient à Vienne, pour tout le commerce possible dans les États du Grand Seigneur, par le Danube, et dans les ports maritimes de l'Autriche. Le succès de cette compagnie fut, dit-on, si grand et si subit, qu'elle fut en état, en 1721, de faire une répartition de 8 pour 100 à ses actionnaires. De nouvelles lettres patentes, avec accroissement de priviléges, furent expédiées en 1721. Entr'autres concessions on lui accorda la faculté excessive,

pour 21 ans, de construire seule des vaisseaux d'une certaine dimension, dans les ports de la mer Adriatique appartenant à S. M. Impériale. Voilà certes une preuve bien manifeste de l'inactivité de la marine autrichienne ; elle donne à forfait à un constructeur unique et privilégié, la construction des premiers éléments de sa marine nationale.

Les projets de la Russie sur la Turquie européenne, développés postérieurement à la paix de Belgrade, donnèrent lieu à l'empereur, son co-associé dans le plan soutenu d'attaque pour reléguer les Turcs en Asie, de réclamer les effets de cette très-grande amitié jurée entre les cours de Vienne et de Constantinople. Ainsi, en vertu de cette loi du plus fort, l'Autriche obtint, en 1784, un édit de la Porte ottomane pour favoriser l'exécution d'un traité de commerce signé entre elles, la même année. Tous ces priviléges ont été confirmés de nouveau en 1791, lors de la dernière pacification entre les deux cours.

Jusque-là, on ne voit encore que des espérances pour le système politico-maritime de l'Autriche. « Celui du commerce dans la mer Noire, par le

« Danube, (dit Favier dans ses conjectures), et « de là aux Échelles du Levant, est un des objets « que la maison d'Autriche s'est proposé, et peut- « être un des motifs qu'elle ait eus pour favoriser « la Russie. Cette puissance étant une fois maî- « tresse de la mer Noire, par la supériorité qu'elle « y aura sur les Turcs, l'empereur s'est flatté, « et peut-être en est-il déjà convenu avec la Rus- « sie, que la liberté du commerce, sur cette mer « et même aux Échelles, sera rendue commune « au pavillon autrichien. Pour cela il compte ob- « tenir ou extorquer de la Porte le droit de navi- « guer sur le bas Danube, d'en sortir et d'y entrer « librement pour tous les bâtiments des sujets de « l'Autriche, ainsi que les capitulations les plus « favorables sur le même pied que les autres na- « tions franques. »

Mais cet avenir lointain ne remplissait pas assez tous les désirs du bouillant Joseph II, pressé de faire occuper à l'Autriche une place parmi les puissances maritimes, en dépit de sa position presque uniquement continentale.

A peine la paix de 1783 fut-elle signée entre les puissances belligérantes, que l'empereur en-

treprit de rétablir la navigation de l'Escaut pour ses sujets brabançons. Il fit expédier, en conséquence, par le gouvernement de Bruxelles, deux bâtiments, l'un pour descendre, l'autre pour remonter le Houdt. Les Hollandais eurent la modération de retirer la patache ou vaisseau de garde qu'ils avaient et qu'ils ont le droit d'avoir devant le fort Lillo.

Joseph II, non-seulement voulut justifier par la force cet envahissement du territoire hollandais, mais il soudoya des publicistes pour établir son prétendu droit à la navigation de l'Escaut. Les Hollandais, de leur côté, ne manquèrent pas de courageux défenseurs, dont Mirabeau ne fut pas le moins distingué. Il rappelle surtout d'après le Mémoire de Jean de With, « que lorsque le duc « de Parme prit la ville d'Anvers, elle fut entière- « ment séparée de la mer. Et le roi d'Espagne « négligea imprudemment de leur ouvrir l'Es- « caut, voulant réduire cette ville trop puissante « pour lui et répandre le commerce sur plusieurs « autres villes. L'interdiction de l'Escaut, conclut « Mirabeau, a donc eu dans l'origine des causes « étrangères aux intérêts de la Hollande. La sou-

« veraineté de ce fleuve lui a été garantie depuis « toutes les conventions qui assurent l'existence « politique de l'Europe; c'est à cette condition « que les Hollandais renoncèrent aux Pays-Bas « autrichiens. »

Cette saine logique soutenue de la médiation du cabinet de Versailles, força Joseph II à renoncer à son projet gigantesque, et il intervint de cette médiation une convention de l'année 1785, entre l'empereur et les États généraux, qui régla les prétentions respectives par rapport à la navigation de l'Escaut. Tout se réduisit donc encore cette fois, pour l'ambitieuse Autriche, à un peu de bruit, beaucoup de fumée, et quelques pièces d'or payées inutilement par la France, puissance médiatrice. Toute la politique de l'Autriche s'était portée sur des combinaisons maritimes; elle voulait paralyser l'influence de la France, et continuer ses vues anciennes d'agrandissement.

A peine l'impératrice, reine de Hongrie, fut-elle fixée sur le trône qu'elle avait acheté par dix années de combats, qu'elle forma le projet d'endormir la surveillance de la France sur son système politique par les traités de 1756, et sur-

tout par la convention secrète de 1758. Depuis cette époque, les démêlés entre les deux nations ne consistèrent qu'en discussions réglementaires par actes de 1767, 1777 et 1779 sur leurs limites respectives. Cet engourdissement léthargique fut suivi d'un réveil des plus sanglants pour les peuples par l'effet de la révolution française.

Quant aux autres puissances de l'Europe, l'Autriche continua, dans ce siècle, à ménager, à perdre ou à regagner leur bienveillance. C'est dans cet esprit de prudence ou d'intérêt qu'elle conclut le traité de libre navigation de 1725 avec Tunis; de 1726 avec Tripoli; de 1727 avec Alger; qu'elle régla en 1764 et 1765 ses limites avec Venise; que comme duc de Milan, elle passa en 1784 une convention avec Rome; qu'elle accéda en 1781 à la neutralité armée; qu'elle détermina en 1750, avec l'électeur de Bavière, des dispositions maritimes; qu'elle signa en 1785 un traité de commerce avec la Russie; et qu'enfin, tour à tour ennemies et alliées, les deux cours de Vienne et de Berlin conclurent, en 1745, une convention préliminaire, ensuite un traité définitif à Breda. Elles signèrent postérieurement le traité de paix d'Hubertzbourg

de 1763, et réglèrent enfin en 1779, par le traité de Teechen, l'ordre de la succession de Bavière. Les mêmes cabinets se rendirent en 1790 médiateurs de la paix entre la Porte et la Russie, et manifestèrent leurs vues à cet égard par la déclaration de Reichenbach.

Maintenant on est à portée d'apprécier quel fut le succès des tentatives faites par la maison d'Autriche pour se créer un système maritime.

Que conclure de ces mesures hâtives, de ces dispositions violentes, de ces combinaisons calquées sur la législation des autres États de l'Europe, dans des situations et dans des circonstances dissemblables? La maison d'Autriche a-t-elle eu un système maritime jusqu'au XIX^e^ siècle? non; car un système maritime doit être la réunion et l'emploi de moyens qui se correspondent et se fortifient mutuellement, et, dans le cours de ce siècle, toutes les tentatives faites par l'Autriche, pour se créer un point central maritime, soit dans l'Océan, par la compagnie d'Ostende, soit par la libre navigation, ont échoué. Les espérances conçues de se former un cabotage sur la mer Noire, par sa connivence au succès des projets de la Rus-

sie sur l'empire ottoman, pourraient un jour doubler, tripler même la navigation marchande de l'Autriche, mais non pas lui procurer des établissements de marine militaire, qu'elle ne pourrait avoir la liberté d'élever sur des mers dont la domination appartiendrait exclusivement à la Russie. L'on a vu comment quelques constructions navales dans le port de Trieste, sur le golfe Adriatique, avaient été conférées à une compagnie exclusive, dans la première partie de ce siècle. D'un autre côté, le port d'Ostende, placé à la partie occidentale des États autrichiens, se trouvait pour ainsi dire étouffé par la concurrence d'Amsterdam et de Dunkerque, et n'était tenu dans une certaine activité, que comme le foyer de la contrebande anglaise, sur le continent de l'Allemagne, de la France et des Pays-Bas.

Enfin, selon l'expression à la fois énergique et précise de Mirabeau, « la cour de Vienne, et en « particulier Joseph II, ont voulu créer un com- « merce maritime extérieur, sans savoir ni com- « ment, ni par où; ni quelle en sera la veine arté- « rielle, ni quel en sera le foyer extérieur; ni « pour qui, ni pourquoi; enfin, sans sentir com-

« bien le commerce intérieur, presque seul à sa « portée, était préférable à l'autre. »

La situation de l'Autriche est-elle changée depuis cette sentence, par les traités de 1814 et de 1815? La possession de Venise, jointe à celle de Trieste, son extension en Italie et l'influence qu'elle y exerce, ont-elles amélioré cette condition?

Les sources des fleuves qui partent de son territoire ou qui le traversent, comme l'Adige, le Pô, ou le Danube; la quantité de canaux navigables dans le royaume lombard-vénitien, tels que le Naviglio-Grande, qui va de Milan au Tésin; celui de la Marterana, qui joint l'Adda; le Naviglio-Cavanella, qui joint au Pô celui de Bianco; et tant d'autres, sont assurément de grands avantages depuis les développements et les succès obtenus par l'industrie, non-seulement depuis Joseph II, mais particulièrement par l'empereur régnant, afin de rendre, par des échanges, ses États indépendants du commerce extérieur; tels que les draps, les étoffes de coton, les ouvrages en acier et en ébénisterie, qui ont acquis, ainsi que la verrerie, une grande perfection dans ces dernières années, de

même que les toiles de Bohême, les dentelles de Burano et du Tyrol, les étoffes de soie de Vienne, Milan, Bergame, Vicenza et Venise; les belles et énormes glaces de Neuhaus, dans la basse Autriche, celles de Venise, et surtout les chaînes et les perles fausses de cette dernière ville, qui sont fort recherchées. Les armes et la coutellerie de Steyer, de Brescia et autres villes; les peaux chamoisées du Tyrol; les cuirs de la basse Autriche, de la Hongrie et de la Moravie; le cordouan de la Bukowine et de Transylvanie; les papiers de Bohême, surtout ceux de la rivière de Salo; les ouvrages de bois sculpté du Tyrol, qui sont généralement recherchés.

Mais de là à un commerce extérieur, à l'établissement d'une marine marchande soutenue par une marine militaire; surtout si l'on considère les combats à livrer et les conquêtes à faire pour élever à une force moyenne une marine marchande qui se compose aujourd'hui de 25 bâtiments, et une marine militaire dont le chiffre est de 3 vaisseaux, 8 frégates et 50 bâtiments de moindre dimension; indépendamment, devons-nous ajouter, de ses rapports avec l'Angleterre et

de la condescendance de sa politique avec les puissances continentales; ces considérations, dirons-nous enfin, justifient tout ce qu'avait de supérieur et même de prescience le jugement porté par Mirabeau.

Nous savons que la population de l'Autriche s'élève à 34 millions d'âmes; elle pourrait donc avoir pour ses armées de terre, à raison du centième, 340 000 hommes sur le pied de paix, et à raison du cinquantième, 680 000 hommes de pied de guerre, en supposant toutefois qu'elle pût, sans le secours d'aucune puissance, les nourrir, les vêtir, les armer, les entretenir et les payer.

Mais dans quel but et pour quels résultats entretiendrait-elle ces 680 000 hommes? serait-ce pour obtenir une réparation ou pour faire des conquêtes, soit sur les Anglais, en se rendant maîtresse des îles Ioniennes, soit sur l'empire ottoman, soit en Italie? telle chose n'est point admissible, parce qu'il est évident qu'à l'instant même où l'un de ces projets serait découvert, toute l'Europe s'armerait contre une semblable prétention.

Enfin si, nonobstant, l'Autriche doit être ran-

gée parmi les puissances du premier ordre, elle serait nécessairement classée après la Russie, quels que soient d'ailleurs ses avantages comme position géographique, à cause des différences immenses qui existent dans leurs populations respectives, leurs armées de terre et leurs forces maritimes.

Si nous passons au royaume des *Deux-Siciles*, borné d'un seul côté par l'État ecclésiastique, et environné de tous les autres par la Méditerranée et la mer Adriatique, il est un des mieux situés en Europe pour obtenir les plus grands succès maritimes; le plus beau ciel, l'activité des habitants, leur sobriété, l'abondance des vivres, sont les premiers éléments de richesse et de bonheur qu'un système bien combiné d'économie publique peut y faire fructifier.

Il n'est point en Europe d'État qui puisse fournir relativement avec plus d'abondance et d'assortiment les choses nécessaires à la vie et au luxe. La

nature y a rassemblé toutes les productions des trois règnes dont les hommes se sont fait un besoin, ou à la possession desquelles ils attachent un si grand intérêt.

De leurs ports excellents et nombreux les habitants peuvent gagner en peu de jours les contrées du Levant, toucher à l'Afrique, aborder en Espagne et en France; et s'ils le voulaient, entreprendre avec le même avantage que les autres nations le commerce des deux Indes.

Ce royaume devrait donc être un État agricole, politique et commerçant, si des circonstances impérieuses, qui remontent aux temps les plus reculés, n'avaient fait constamment négliger, par son gouvernement, d'aussi grands avantages.

Et cependant il existe peu d'États qui aient éprouvé plus de vicissitudes dans le changement de maîtres; et cette circonstance a dû dès le principe détruire toute espèce de persévérance dans les combinaisons employées par les dominateurs successifs de cette fertile portion de l'Italie. Les bienfaits d'un climat toujours prodigue ont pu même tourner contre les efforts de l'art pour en perfectionner les avantages. Chaque dominateur,

avide de jouissances si faciles et si gratuites, se mettait peu en peine de rien améliorer pour l'avenir. Cette ardeur à pressurer les peuples et à mutiler en quelque sorte la nature, remonte jusqu'à l'antiquité. L'orateur romain en a transmis la mémoire, en signalant à la tribune les vexations et concussions d'un fameux gouverneur de Sicile. Nous allons présenter une esquisse des révolutions qu'ont éprouvées dans leur gouvernement les deux royaumes, d'abord jusqu'au XVIII^e^ siècle.

Les provinces qui composèrent primitivement le royaume de Naples étaient autrefois soumises à la république romaine, et elles obéirent ensuite aux empereurs.

Au V^e^ siècle, elles furent inondées, comme tout le reste de l'Italie, par les Visigoths, les Hérules et les Ostrogoths; mais Bélisaire, l'un des généraux de Justinien, fit la conquête de la Sicile et des provinces qui forment actuellement le royaume de Naples. Ces provinces furent bientôt divisées : une partie resta sous la domination de l'empereur grec, et l'autre tomba au pouvoir des Lombards.

Les Sarrasins envahirent postérieurement la Sicile, et firent de fréquentes incursions dans la

terre ferme, qu'ils ravagèrent. Quoique les Francs eussent chassé les Lombards de l'Italie supérieure, ils ne purent cependant se rendre maîtres de l'inférieure. Toutes ces convulsions agitèrent donc les royaumes de Naples et de Sicile l'espace de cinq siècles, jusqu'à la fin du neuvième.

Vers le commencement du x^e^ siècle les premiers Normands y abordèrent, et des princes de cette nation, du nombre desquels fut Tancrède, aidés de l'influence des pontifes de Rome, régnèrent sur les royaumes de Naples et de Sicile jusqu'au XII^e^ siècle.

Dans les XIII^e^, XIV^e^ et XV^e^, les Napolitains et les Siciliens eurent alternativement pour maîtres, des empereurs, rois des Romains, des ducs d'Anjou, et des princes de la maison d'Aragon.

Ferdinand le Catholique, roi d'Espagne, et Louis XII, roi de France, partagèrent au XVI^e^ siècle ces mêmes États, qui furent longtemps l'occasion de guerres sanglantes entre l'Espagne, la France et l'Autriche. Ils restèrent enfin à la première de ces puissances, et depuis cette époque le royaume de Naples fut administré par des gouverneurs es-

pagnols jusqu'à la mort de Charles II, roi d'Espagne.

Les mutations de maîtres ne furent pas moins fréquentes dans le XVIII^e^ siècle. Le royaume de Naples, depuis 1707, demeura sous la puissance de l'empereur Charles VI, à qui il fut assuré par la paix d'Utrecht; et de plus, il devait en 1720 être maître de la Sicile. En 1734, les Espagnols s'emparèrent de ces deux États pour l'infant don Carlos; deux ans après l'empereur y renonça par un acte formel en faveur de don Carlos, de sa postérité mâle et femelle, et à son défaut, en faveur de ses frères et sœurs à venir. Le roi Charles étant monté sur le trône d'Espagne en 1759, déclara roi des Deux-Siciles son troisième fils, et il établit une loi de succession en vertu de laquelle ces États ne doivent jamais être réunis à la monarchie espagnole.

Ces détails historiques, quoique très-connus, étaient nécessaires à retracer ici. L'importance des royaumes de Naples et de Sicile, dans la future destinée de l'Italie, et les liaisons qui doivent unir les Français aux Napolitains, lorsque ces derniers

apprécieront toute l'utilité d'une semblable réunion pour eux-mêmes et pour l'adoption d'un meilleur système politique, au milieu de grands intérêts qui se préparent pour l'Europe dans le XIX^e^ siècle ; tout engage à remonter aux causes de l'inaction constante du gouvernement napolitain, au milieu des agitations des autres Européens, pour obtenir une prépondérance maritime et commerciale.

On a pu remarquer que l'esprit de conquête qui enfante et nourrit le système militaire et féodal, avait présidé aux destinées des royaumes de Naples et de Sicile depuis un temps immémorial. Le servage, l'inconstance, l'avidité des jouissances, la nécessité de récompenser et de ménager, sous toutes les dynasties, les compagnons d'armes qui avaient été utiles, et qui pouvaient devenir redoutables, contribuèrent à resserrer les chaînes féodales non-seulement dans cet État, mais surtout en Sicile. Les moyens de prospérité s'y trouvèrent ainsi neutralisés, et le gouvernement, soit par insouciance, soit qu'il fût rebuté de la foule des difficultés à vaincre, perdit toute idée d'amélioration dans le sort des peuples pour le bonheur

desquels la nature seule semblait d'ailleurs avoir fait tous les frais.

Cependant depuis la consolidation, en 1734, de la monarchie napolitaine sur une branche de la maison de Bourbon, le gouvernement paraît s'être occupé plus sérieusement de prendre une part active dans la politique commerciale européenne. Dès 1740, un traité de paix entre le sultan et le roi de Naples sembla assurer la libre navigation des deux mers qui baignent les côtes de Naples et de Sicile. Une convention de commerce avait été conclue dès 1752 avec le roi de Suède; un acte perpétuel de navigation le fut en 1748 avec le Danemark, et enfin un semblable, en 1753, avec la Hollande.

Un auteur napolitain, M. Michel Torcia, a présenté, en 1784, à l'Académie des sciences et belles-lettres, un état de la navigation nationale sur toute la côte de ce royaume, et l'on trouve, dans cette dissertation, qui est imprimée, les remarques suivantes :

« La longue et fertile côte, depuis Reggio jus-
« qu'à Crotone, jusqu'à Tarente... »

On peut voir aussi, dans le même ouvrage, la

multitude de ports du royaume de Naples qui se sont comblés, et les causes qui ont réduit à quelques rades les pays où abordent les bâtiments.

C'est du sein de ces entraves féodales qu'un ministre dont la réputation égale la bonne fortune, le général Acton, ancien officier de la marine de Toscane, entreprit, dans ces derniers temps, de fonder un système maritime dans le royaume de Naples.

Son talent pour les expéditions importantes ne peut être contesté, puisqu'il doit son élévation à l'habileté avec laquelle il sauva 4,000 Espagnols qui auraient été taillés en pièces, lors de la malheureuse expédition tentée par Charles III contre Alger.

Ses succès pour créer une marine napolitaine ont-ils répondu à la grandeur de l'entreprise?

Il paraît, suivant le voyageur moderne déjà cité, que cette marine, vers 1788, consistait en 8 vaisseaux de ligne de 74 canons, 2 de 60, et 8 frégates.

Un autre tableau, également digne de confiance, porte, à la même époque, jusqu'à 15 vaisseaux de ligne, 10 frégates et 12 chebecs, l'état de la

marine napolitaine, soit dans le port, soit sur le chantier.

Le voyageur [1] qui a fourni le premier tableau, ajoute : « Ces forces imposantes au premier coup « d'œil, n'en ont jamais imposé aux ennemis de « l'État, à qui l'expérience apprend qu'elles ne « sont là que pour la montre.

« Deux brigantins étaient les seules forces que « l'on pût opposer aux pirates; 600 matelots, « 500 canonniers et 2 000 soldats, voilà à quoi se « réduit cette marine si vantée. Il est faux, con- « tinue-t-il, que les Deux-Siciles ne puissent four- « nir assez de marins pour l'équipement des vais- « seaux de la marine royale, les informations les « plus exactes l'ayant mis à portée d'affirmer « qu'elles ont 51 000 hommes employés au ser- « vice de la marine marchande. Il y a, ajoute- « t-il, très-peu de gros vaisseaux marchands, « parce que les bâtiments occupés au transport « des marchandises ne sont que des polaques du « port de 150 tonneaux. Ce ne sont donc pas les « hommes qui manquent. Les matelots siciliens

[1] *Mémoires secrets sur les cours d'Italie*, par Joseph Gozani.

« sont d'ailleurs actifs, souples, laborieux et très-« sobres. »

Gozani, ajouterons-nous, a fait des reproches graves au ministre Acton, non-seulement sur tout ce qui est relatif à son administration générale, mais en particulier sur les moyens qu'il a employés pour créer et mettre en activité la marine napolitaine. Son ouvrage est satirique et rempli d'anecdotes; il n'est point analytique; les traits piquants dont il est semé ne peuvent donc entièrement détruire l'idée des avantages dont cet État est redevable au général Acton, qui a fondé en très-peu de temps, du moins en apparence, une marine nationale, si l'on en juge par les assertions contradictoires que nous venons de rappeler.

C'est un fait majeur et d'une grande importance dans la politique d'un peuple, que la création d'une force militaire maritime. Les détails d'exécution, si l'on en juge par les données que nous venons de citer, peuvent n'avoir pas été suffisamment compris; peut-être une utile direction, si simple aujourd'hui à imprimer, reste-t-elle encore incomplète, mais les bases en sont posées; il ne s'agit donc plus que d'une seule chose, c'est

que le gouvernement en rattache toutes les parties au système général d'indépendance qu'ont intérêt de soutenir les peuples frappés par la marine exclusive.

Le gouvernement napolitain a déjà rendu hommage à ce principe d'indépendance maritime, en accédant, en 1783, à l'acte de neutralité proposée par les couronnes du Nord dans la guerre de la liberté américaine.

Après la pacification qui suivit cette guerre, la Russie sollicita et obtint, en 1787, un traité de commerce du roi des Deux-Siciles. Un accord conclu avec Tunis et Maroc servit à contenir, pour les navigateurs siciliens, l'avidité de ces deux puissances barbaresques.

Enfin la France, qui commençait à resserrer les liens d'amitié avec cette cour, en établissant en 1786, une réciprocité entre les Français et les sujets du roi des Deux-Siciles, relativement aux acceptations des lettres de change, vit suspendre à regret, en 1793, ce rapprochement respectif par les instigations de la cour de Londres, qui se prévalut de quelques excès révolutionnaires pour augmenter l'esprit d'inquiétude de la cour de Na-

ples. Lorsque la vérité pourra être connue de ce gouvernement, lorsqu'il appréciera la politique des intérêts de l'Angleterre, il sera facile de lui démontrer que les plus grands avantages résultent pour le peuple napolitain, indépendamment de sa sécurité, de ses communications commerciales avec la France. Que ces avantages sont tels, qu'aucun peuple ne peut les lui offrir, et qu'ainsi, en cherchant à nous unir étroitement avec lui, nous cédions autant à l'intérêt commun, qu'au penchant qui nous porte vers un peuple loyal et digne d'obtenir en Italie, et même en Europe, *une existence indépendante de toute influence étrangère.*

Les forces maritimes du royaume de Naples, au moment de la révolution française, d'après les autorités précédemment citées, pouvaient s'élever, calcul moyen, soit dans ses ports, soit dans ses chantiers, à 10 vaisseaux de ligne, depuis 74 jusqu'à 50 canons, 10 frégates et 12 chebecs, en tout 32 bâtiments armés de 1 000 canons environ et pouvant réunir le nombre de 5 000 matelots, à cause du cabotage napolitain, qui est assez étendu. Aujourd'hui, cette marine se compose de 2 vais-

seaux, 5 frégates et de 20 bâtiments de moindres dimensions, armés de 500 pièces de canon.

Si nous considérons cette notable différence de 2 vaisseaux à 10, de 5 frégates au lieu de 10, le tout armé de 500 pièces de canon au lieu de mille, il nous paraît impossible, en voyant une semblable réduction, de ne pas chercher à en apprécier les causes, et conséquemment les motifs qui les ont amenées.

A cet égard, nous croyons pouvoir dire qu'en raison de l'extension qu'a prise l'Autriche, comme étendue, comme commerce et comme puissance, jointe aux moyens de pouvoir se créer non-seulement une marine militaire, mais une marine marchande, rien n'est plus simple que de lui voir exercer une grande influence sur les échanges de matières commerciales, que faisait antérieurement le royaume de Naples; ce qui, jusqu'à un certain point, peut expliquer la réduction de sa marine; et si, à ces premières données, nous joignons l'élévation en tout genre, dont aujourd'hui l'Angleterre est en possession, par l'étendue de ses manufactures, l'accroissement de ses colonies, ses traités, sa marine marchande et

sa marine militaire, il nous paraîtrait difficile, dirons-nous, que le royaume des Deux-Siciles pût conserver, non-seulement son indépendance, mais même les moyens de profiter des sources de sa richesse, pressé comme il l'est par ces deux États.

Pour résumer la présente analyse et en déduire les rapports qui doivent exister avec le système maritime des Européens, nous croyons devoir dire, que, bien que la marine napolitaine n'existe, pour ainsi dire, que dans la pensée de son gouvernement, il est impossible qu'il ne sente pas, non-seulement toute l'influence qu'elle peut exercer sur la prospérité future des deux royaumes, mais qui plus est, sur le sort à venir de l'Italie; et conséquemment l'obligation impérieuse et incessante de s'occuper, d'une part, de mettre en rapport toutes les parties de l'administration des deux royaumes, et d'autre part d'établir des relations politiques qui protégent le développement de ses forces maritimes contre les hostilités d'une nation éternellement jalouse d'obtenir la domination exclusive sur toutes les mers.

Enfin quant aux armées de terre des deux

royaumes, l'Annuaire militaire les porte : sur le pied de guerre, à 80 000 hommes, chiffre très-inférieur à celui que pourrait avoir une population de près de 8 millions d'âmes.

Si nous passons maintenant à l'examen des relations politiques et commerciales des États *sardes*, et que nous rappelions ensuite le chiffre de sa puissance militaire comme armées de terre et comme bâtiments de guerre, et enfin celui de sa population, nous dirons d'abord :

Que le royaume de Sardaigne se compose de deux parties distinctes : 1° de l'île de Sardaigne à laquelle il doit son nom ; 2° du territoire de terre ferme qui comprend dans le nord-ouest de l'Italie les pays connus anciennement sous les noms de Piémont, de duché de Savoie, de comté de Nice et de république de Gênes. Bornés au nord-ouest par la Suisse dont les Alpes et le lac de Genève les séparent; à l'ouest par la France dont il est séparé par les mêmes montagnes; au sud par la

Méditerranée; à l'est, par le grand-duché de Toscane et le royaume lombard-vénitien. Quant à l'ensemble de leurs populations, il dépasse le chiffre de 4 millions d'âmes.

L'histoire des États sardes commence, comme on le sait, avec celle de la Savoie qui fut le noyau de la monarchie. Ce pays fut antérieurement habité par les Allobroges, les Garocelles, les Centrons et les Nansuates, qui, vaincus par Auguste, furent compris dans la Gaule narbonnaise, puis incorporés par les Bourguignons dans le royaume qu'ils formèrent.

Depuis 999 jusqu'en 1638, ce pays a été gouverné par des princes sous le titre de comtes et de ducs de Savoie. Depuis 1673 jusqu'à ce jour, par des rois, sous le titre de rois de Sardaigne.

Si nous examinons maintenant le système politique de la cour de Turin, nous voyons qu'il a été soumis, comme celui de tous les États de second ordre, à toutes les influences des crises européennes, notamment depuis 1792 jusqu'en 1815;

Que dès 1760, la cour de Turin fit différents traités avec la France et l'Espagne;

Qu'en 1782, les troubles de Gênes amenèrent deux actes de garantie et de neutralité entre les deux cabinets de Versailles et de Turin;

Qu'en 1784, le roi de Sardaigne fit un traité de commerce avec le roi de Danemark qui porte en substance, que le droit de mer appelé *villa franca*, auquel était assujetti le pavillon danois, est entièrement aboli.

Ce droit de *villa franca* se percevait en vertu d'un édit du 12 mai 1755, à 2 pour 100 de la valeur des cargaisons des bâtiments de toutes nations qui paraîtront dans les mers de Nice, Villefranche et Saint-Hospice, soit qu'ils viennent du Levant pour aller au Couchant, ou qu'ils partent du Couchant pour aller au Levant. L'article 14 de ce règlement porte exemption de ce droit en faveur des Français, et l'article 15 en faveur des Anglais, en vertu des traités particuliers de la cour de Turin tant avec la France qu'avec l'Angleterre.

Les pavillons danois, français et anglais sont donc les seuls dont la navigation dans le midi de l'Europe se trouve affranchie d'un péage perçu dans la Méditerranée au profit du roi de Sardaigne,

péage à peu près semblable à celui que reçoit le Danemark au passage du Sund dans la Baltique.

Quant à ses forces militaires, le royaume de Sardaigne les élève, sur le pied de guerre:

Comme armées de terre à 68 258 hommes, et comme marine, à 6 frégates de 60 canons à 50; 1 corvette, 2 bricks, 1 cutter, 4 schooners, 12 galiotes à bombes, et 1 bateau à vapeur, sans y comprendre 20 bâtiments marchands.

Si l'on considère maintenant et comme résumé la situation géographique du royaume de Sardaigne, l'étendue de ses côtes, la beauté de ses ports tels que ceux de Gênes, de la Spezzia, de Porto-Palmas, et Porto-Conte; la fertilité de son territoire, la richesse de sa végétation, ses productions de tout genre, ses mines, ses pêches du corail et du thon;

Si l'on ajoute à tous ces avantages une base d'opérations aussi étendue que celle que possède ce royaume sur la Méditerranée; ses intérêts commerciaux avec l'Italie; ses rapports obligés avec le royaume des Deux-Siciles dans un but de sécurité; il est impossible, dirons-nous, que le royaume de Sardaigne ne souffre pas de la do-

mination qu'exercent à son égard l'Autriche et l'Angleterre, la première comme puissance continentale, la seconde comme puissance maritime par sa marine exclusive.

Si nous passons maintenant à l'examen de la troisième question, c'est-à-dire celle de savoir si les armées de terre des puissances continentales européennes, autres que celles qui sont réellement indispensables pour le maintien des lois, de la sûreté publique et les éventualités probables, ne sont pas aujourd'hui hors de proportion avec leurs besoins, et qui plus est, nuisibles à leurs intérêts;

Si à cet égard nous examinons les différentes formes de gouvernements qui régissent l'Europe, nous trouvons :

1° Pour l'Espagne, le Portugal, l'Angleterre, la France, la Belgique, le royaume des Pays-Bas, le Wurtemberg, la Bavière et la Suède, des gouvernements constitutionnels plus ou moins

monarchiques, plus ou moins aristocratiques, enfin plus ou moins démocratiques;

2° Pour la Russie, l'empire ottoman, l'Autriche, les Deux-Siciles, la Sardaigne, le Danemark, la Prusse et le Hanovre, des gouvernements monarchiques plus ou moins absolus.

Dans ces deux éléments également constitutifs, seraient-ce les différences dans les principes et non les intérêts qui se feraient la guerre? comme si la guerre n'avait jamais eu lieu qu'entre les républiques et les gouvernements monarchiques;

Comme si Charles-Quint n'avait jamais fait la guerre à François Ier, et Louis XIV à l'Autriche et à une partie de l'Europe monarchique;

Comme si en 1828 les Russes n'avaient pas paru devant Andrinople, et entouré le vieux château des sept tours; et qu'une flotte avec le drapeau du czar n'ait point mouillé dans les eaux de Byzance;

Plus tard, que la France n'ait point fait le siége d'Anvers, et n'ait tenu garnison à Ancône; qu'aujourd'hui l'Autriche ne gouverne pas despotiquement l'Italie, bien que les gouvernements de cette partie de l'Europe soient soumis à des formes

monarchiques, et comme si l'Angleterre, ajouterons-nous, n'avait jamais eu d'alliances avec les gouvernements monarchiques et même absolus;

Enfin, comme si dans les temps les plus reculés, dans ceux du moyen âge, comme dans ceux de notre époque, il n'y avait point eu de peuples conquis et dispersés, des villes détruites, des trônes renversés, des populations changeant de maîtres, et quelquefois de territoire.

Ces faits parlent si haut et sont tellement irrécusables, qu'il faut bien reconnaître que la politique qui dirige les États, n'a d'autre mission et conséquemment d'autres fins que celles qui intéressent la conservation des peuples, soit directe soit réciproque; c'est-à-dire l'obligation de pourvoir à leur existence comme à leur sécurité.

Là, et nulle part ailleurs, réside donc la cause de toutes les guerres.

Nous ne croyons pas assurément que la guerre soit imminente; mais qu'en France il arrive des crises commerciales, et elles arriveront; qu'en Russie la nécessité d'un développement industriel et commercial devienne obligatoire, et cette nécessité est évidente; et qu'enfin les intérêts du conti-

nent qui se cherchent encore, viennent à se deviner, et l'on verra si la guerre ne sera point immédiate.

En ce qui concerne la France, nous avons déjà dit que les constitutions de 1791, de l'an III et de l'an VIII, avaient été faites pour substituer le gouvernement représentatif au gouvernement monarchique, et qu'il en avait été de même des chartes de 1814, de 1815 et 1830.

Nous avons ajouté que personne n'ignorait les difficultés, les embarras et même les guerres qu'entraînaient ou plutôt qui étaient inhérentes à ces grandes transitions. Mais si ces guerres sont terminées, s'il est aujourd'hui sans utilité comme sans but, avons-nous dit encore, d'en rappeler les motifs; si, ajouterons-nous, les peuples se sont éclairés; si leurs intérêts politiques ont été mieux compris, et que nonobstant leurs productions matérielles et leurs relations commerciales en changeant de nature, aillent chaque jour en s'amoindrissant, comme les marines qui doivent les transporter, de même que celles qui sont chargées de les protéger;

Leurs gouvernements, dirons-nous alors, s'obstineront-ils à marcher vers cet état de décadence,

et conséquemment à appeler des crises bien plus menaçantes encore que celles dont nous avons été les témoins, en ce qu'elles touchent non-seulement à des conditions d'existence, mais qui plus est, de nationalité qui sont bien autrement importantes.

Nous savons que le premier mouvement de l'opinion qui s'attache en général au présent et rarement à l'avenir, sera d'abord contre cette assertion ; que vraisemblablement quelques spéculateurs industriels viendront s'y joindre ; mais s'ils veulent bien se pénétrer des motifs qui ont amené la réduction de toutes les marines continentales, celle des objets d'échange, et conséquemment la nature des droits que nos douanes imposent aux produits étrangers ; et aussi l'infériorité comparative de notre agriculture, de nos bestiaux, et de nos races chevalines, et qui plus est, toutes les conséquences qui s'y rattachent, il faudra bien en définitive que leur conclusion soit conforme à la nôtre.

Ce que nous venons de dire pour la France, nous l'avons également indiqué pour le Portugal, l'Espagne, la Hollande, le Danemark, la Suède,

les villes anséatiques, la Prusse, la Russie, les Deux-Siciles et la Sardaigne; et si à cet égard nous en exceptons l'Autriche et l'empire ottoman, c'est à cause de leur situation exceptionnelle et de la nature de leurs relations.

Si nous présentons maintenant le chiffre des populations européennes, que Balbi porte à 240 millions, ce qui suppose pour leur pied de paix, à raison du centième, 2 400 000 hommes sous les armes, et pour leur pied de guerre, à raison du cinquantième, 4 800 000 hommes, et cela sans y comprendre, devons-nous ajouter, une partie des gardes nationales, de la landwehr, de la landsturm, ou autres troupes de même nature que l'on peut porter dans leur ensemble à plus de 5 millions d'hommes, soit pour la défense des places de guerre, soit pour un service intérieur;

D'après cet exposé, ne sommes-nous pas autorisés à demander que l'on veuille bien nous dire, lorsque nous venons de démontrer combien l'état commercial du continent était resserré par ses douanes et par la réduction et l'affaiblissement de ses forces maritimes, pour quels motifs et

dans quel but il était nécessaire qu'un tel impôt, celui qui pesait sur 10 millions d'hommes, existât aujourd'hui sur le travail et le sang des populations; et cela pour ne constituer des armées de terre que d'une manière incomplète? Toutefois nous n'hésiterons pas à dire que quelle que soit la réponse qui nous sera faite, elle ne sera que temporairement évasive, si ce n'est insignifiante, c'est ce que nous allons établir :

Et d'abord, si à cet égard et dans ce but, nous demandions à la Russie dont la population s'élève à 66 millions d'âmes, et qui pourrait d'après les bases constitutives que nous avons rappelées, mettre sous les armes 1 320 000 hommes en supposant qu'elle pût les nourrir, les vêtir, les armer, les entretenir et les payer, quel emploi elle en pourrait faire? probablement elle nous dirait : consultez le passé et l'état actuel des choses, et vous saurez ce que je veux et ce que je puis.

Si nous pressions davantage cette immense question, et que nous nous adressions successivement, ainsi que nous l'avons déjà fait, à chacune des puissances continentales européennes, nous ne mettons pas en doute que les réponses qui

nous seraient faites, à quelques nuances près, ne ressemblassent forcément et nécessairement à celle de la Russie.

D'après ce simple exposé, et que nous regardons comme incontestable, les réponses que nous avons présentées et que nous devons considérer comme péremptoires jusqu'à démonstration contraire, nous devons donc regarder, en raison de l'impossibilité de faire aujourd'hui contre une puissance de premier ordre, et même secondaire, d'autre guerre qu'une guerre de coalition, *tout armement* plus élevé que celui de pied de paix, que nous avons porté au centième des populations d'après les règles établies par les économistes, sans y comprendre les troupes indispensables pour les différents services de l'intérieur; non-seulement comme favorable à la politique et à la puissance maritime de l'Angleterre, mais comme lui donnant les moyens les plus prompts et les plus certains de ruiner simultanément les nations continentales et leurs marines. Et qui plus est, d'assumer sur elles toutes les révolutions qui doivent inévitablement naître de leurs besoins, par les impossibilités matérielles et commerciales de

pouvoir les satisfaire ; et à cet égard si nous étions mis en demeure, les exemples ne nous manqueraient pas pour justifier chacune de ces assertions.

Si nous passons maintenant à l'examen des causes qui ont amené les traités de 1831, 1833 et même de 1841, sur le droit de visite, avant d'en présenter les véritables motifs, nous croyons devoir demander :

S'il n'existe plus, dans les colonies anglaises, un seul esclave ?

Si la Grande-Bretagne n'a fait aucun traité, dans ses possessions d'Afrique, avec les naturels du pays, qui les engage, non comme soldats, mais comme travailleurs ?

Si le mode de ces engagements, et surtout les conditions de recours que doivent avoir ceux qui les auraient contractés, *ont été spécifiés ?*

Et d'abord, si comme on le pense généralement l'Angleterre n'a point encore affranchi tous les nègres dont elle se sert ?

Si les traités qu'elle a passés avec les populations africaines, sont sans réciprocité et conséquemment sans moyens de recours, ou en d'autres

termes, n'ont point été faits à titre égal, quant à leur exécution ?

Ce ne serait donc, comme on le voit, du moins quant à présent, ni la philosophie, ni la philanthropie, ni la négrophilie qui auraient motivé ces traités et ces engagements.

Si nous rappelons maintenant le mépris de la marine anglaise pour le droit des gens [1], les moyens dont s'est servi l'empire britannique pour s'emparer des 71 colonies dont il est en possession, l'incendie de Copenhague et la prise des flottes danoises, les expéditions de Caboul et celles de la Chine ;

Assurément rien dans ces actes ne vient encore démontrer un amour bien vif de la part de l'Angleterre pour ses semblables.

Quant au droit de visite, d'abord non réciproque puisqu'il n'y a point d'*égalité dans les forces*, imprudemment accordé aux instances persévérantes de l'Angleterre, par des conventions conclues entre la France et la Grande-Bretagne, les 30 novembre 1831 et 22 mars 1833, avec demande d'extension en 1841 ; extension consentie par la

[1] Côtes de Lagor.

plupart des puissances maritimes de l'Europe, est donc un fait d'une haute gravité et d'une portée encore mal connue, en ce qu'il ne tend, comme on vient de s'en convaincre, ni directement ni indirectement, du moins pour l'Angleterre, à supprimer l'esclavage des noirs, mais à confirmer, ou ce qui serait plus vrai, à étendre :

1° Les prétentions injurieuses de la Grande-Bretagne sur la police et la législation des mers;

2° A fonder sur l'Océan une sorte de féodalité maritime, dont l'Europe continentale tout entière est sur le point d'être vassale, en commençant par la France;

3° A concentrer dans les mains du gouvernement anglais le monopole des denrées coloniales, et conséquemment les colonies elles-mêmes. C'est-à-dire à faire de l'Angleterre le seul peuple navigateur du monde entier, tout le temps que l'Europe continentale et l'Amérique ne voudront point y mettre obstacle;

4° Et enfin, à *pouvoir bloquer sûrement et commodément sous la protection hostile où se sont placées les armées de terre du continent,* toutes les côtes de l'Europe territoriale de manière à détruire, d'abord

ses marines marchandes, puis sans combats, ses marines militaires, ainsi que cela a eu lieu pour la Hollande par l'acte de navigation. Et en définitive, d'annihiler ses productions industrielles par le manque de consommateurs; c'est-à-dire de continuer d'une manière incessante, de se servir du germe le plus vrai et le plus fertile des révolutions. Là et nulle part ailleurs, se trouvent donc les causes et les motifs des traités de visite.

Ainsi, comme on le voit, la philanthropie négrophile n'est donc pas sur cette base un sentiment d'humanité de la part de l'Angleterre, mais un leurre grossier jeté à la tête des puissances continentales pour déguiser ses projets et sa politique.

A côté de ces faits, il est encore une observation que nous devons faire à cause de son importance : c'est la transformation profonde qui s'est opérée dans la constitution économique de l'Indoustan, territoire presque aussi peuplé que notre continent, qui faisait naguère contre-poids à l'industrie de l'Europe par ses produits manufacturés, ses châles, ses mousselines, ses nankins, ses tissus de tout genre qui venaient jusque sur les marchés de l'Occident soutenir la comparai-

son, et fournissaient abondamment à la consommation de tous les peuples de l'Asie centrale et méridionale.

Aujourd'hui une révolution extraordinaire s'y est opérée. Les fabriques de l'Indoustan qui employaient l'activité de plusieurs millions d'hommes, sont tombées. Tout le pays a été inondé par la fabrication supérieure de l'Angleterre. Manchester et Glascow, aidées par l'action puissante de la vapeur, ont vaincu Madras et Calcutta. Les cotonnades britanniques n'ont plus de rivales, elles servent au vêtement de cent millions d'Indous.

Cette introduction illimitée des produits fabriqués de la Grande-Bretagne, en enlevant le travail aux populations indo-britanniques, les menace d'une misère et d'une ruine prochaines. Il faut, pour établir des échanges et des bénéfices mutuels, une production équivalente et surtout d'une autre nature. Cette vérité a été vivement sentie par tous les ministères qui se sont succédé depuis vingt ans dans les conseils de la Grande-Bretagne; ils ont compris qu'il fallait substituer à l'industrie manufacturière de l'Indoustan, aujourd'hui absorbée, une production agricole supé-

rieure qui deviendrait la mine féconde de nouvelles richesses.

De là le but aujourd'hui patent de léguer au monde asiatique, en échange de son industrie, *le monopole des productions coloniales du globe.*

Pour réaliser ce prodigieux résultat déjà en cours d'exécution, il n'est aucun moyen que le cabinet de Saint-James n'emploie depuis vingt ans. Il a commencé par étendre et par naturaliser, sur les bords du Gange, toutes les plantes tropicales, et ses heureuses tentatives donnent déjà des bénéfices inespérés.

Les plantations qui ont le mieux réussi sont l'indigo, l'opium, le coton, le thé, la canne à sucre et le café.

Mais l'indigo est laissé par la compagnie des Indes comme un monopole aux Européens; c'est la seule plante qu'il leur soit permis de cultiver; elle ne peut donc servir à soulager les Indous privés de travail.

L'opium, dont la production a centuplé, est spécialement affecté à la consommation du peuple chinois; et l'Angleterre soutient aujourd'hui, à la face du monde indigné, une guerre immorale

pour contraindre les habitants du Céleste Empire à se laisser tuer par cette fatale denrée.

Le thé d'Assam commence à rivaliser avec celui de la Chine, mais cette plante précieuse ne vient pas dans tous les climats; elle a besoin d'un sol d'une qualité particulière, et ne saurait se propager que dans certains cantons de l'Inde britannique.

Restent donc le coton, le sucre et le café, destinés spécialement à la consommatiou européenne. Ces trois productions ont pris un accroisement prodigieux. L'exportation du sucre de Bengale, qui s'élevait seulement à 12 millions de tonneaux en 1831, a été huit fois plus considérable en 1839.

Elle s'est élevée à plus de 90 millions de kilogrammes. Si la progression continue seulement vingt ans, elle éclipsera toute la production coloniale du globe.

Mais il ne suffit pas, avons-nous dit, de produire, il faut écouler et consommer les produits. Il faut renverser les positions prises, exclure les denrées similaires, à commencer par celles des Antilles et de l'Amérique, qui sont en possession du marché européen.

Telle est encore l'explication du tendre intérêt que l'Angleterre porte à la race noire, et de la philanthropie extraordinaire qu'elle professe pour les esclaves des Antilles ; elle espère anéantir ce qui reste de colonies aux puissances du continent, et tenir un jour dans ses mains la fourniture exclusive de l'Europe, devenue sa tributaire.

Tels sont encore le sens et les motifs du zèle que met l'Angleterre pour l'abolition de l'esclavage, et des sentiments qu'il faut attacher à cette grande mesure de la part d'une puissance qui, au siècle dernier, prétendait au monopole des marchés de la traite. Il est évident que l'on n'a plus besoin dans les mêmes proportions du travail des nègres, quand on a cent millions d'Indous qu'il faut occuper et faire vivre après avoir détruit leurs moyens de travail.

Le droit de visite, pour les Anglais, n'était donc comme on peut encore le voir, qu'un auxiliaire pour exclure les Européens de toute part directe aux denrées tropicales dans un temps fort rapproché, en même temps qu'il lui sert à exercer sur les colonies européennes, une surveillance malfaisante qui doit entraver leurs relations com-

merciales et successivement les écraser de sa concurrence.

Les croisières de la marine anglaise favorisent ainsi, à l'aide et sous l'apparence d'un sentiment généreux, la transformation agricole qui s'opère dans l'Indoustan, et ce n'est encore là qu'un des effets secondaires du droit de visite prétendu réciproque.

Cette concession de la France a des effets directs bien plus désastreux. Et d'abord, qu'il nous soit permis de dire que le ministère de 1831 s'est montré inconséquent, faible et peu soucieux de sa dignité; qu'il s'est mis en contradiction avec la politique séculaire de son pays. C'est déjà une faute bien grave, lorsque tous les ministres qui s'étaient succédé depuis vingt ans et plus, malgré les suppositions les plus malveillantes, à cette réciprocité apparente du droit s'étaient refusé de commettre.

Ils en avaient écarté la proposition, au congrès d'Aix-la-Chapelle, à celui de Vérone; et dans toutes les occasions, la France s'était montrée jalouse et susceptible de notre indépendance, le plus cher de tous les biens.

L'offre avait été faite à l'Angleterre de déclarer piraterie le trafic des noirs ; mais ce n'était point une déclaration que demandait la philanthropie connue du cabinet de Saint-James, c'était le droit de visite. La France s'était donc maintenue dans une attitude prudente et digne, et voilà que tout à coup en 1831, en 1833, et sous la Chambre législative en 1841, elle sacrifie les avantages de sa position, elle se soumet à la visite, elle s'humilie, puisqu'elle cédait après avoir si longtemps refusé, et refusé par un sentiment d'honneur.

Cette conduite illogique, impolitique, menaçante pour sa sécurité, est-elle digne d'un grand peuple et des pouvoirs qui le dirigent?

Certes, nous répudions de toutes nos forces l'abominable trafic de la traite des noirs; nous ne l'avons point inventé; nous n'avons point visé, dans tout le cours d'un siècle et plus, par des stipulations écrites, à en conquérir le monopole comme l'Angleterre [1]. Mais la question de philanthropie ne déguise point à nos yeux une autre ques-

[1] Voir le traité d'Utrecht, où l'Angleterre obtient le droit de fournir de nègres les colonies espagnoles, et la plupart des traités suivants.

tion plus grave et plus importante. Nous voyons clairement, nous voyons reproduite sous une autre forme, dans la convention du 30 novembre 1831 et celles de 1833 et de 1841, une atteinte funeste portée à l'indépendance de notre patrie et à la liberté des mers, attendu qu'il est élémentaire que tout droit de réciprocité entre deux peuples inégaux en force, est *une servitude déguisée et une oppression* pour le plus faible.

La France, en ouvrant la route, y a fait entrer toutes les nations maritimes du continent; et l'Angleterre, en traitant avec chacune d'elles, ayant une croisière générale qui exerce une visite sur tout le commerce européen, se trouvait en réalité la maîtresse des mers; obligeant tous les peuples à des actes de soumission et de vassalité.

L'exemple donné par la France, que nous pourrions appeler par tout ce qui précède une grande mystification, pour n'en pas dire plus, a été suivi par le Danemark, par la Hollande et même par les puissances qui n'ont aucune colonie transatlantique, telles que la Sardaigne et autres. Quant à l'Espagne, elle était déjà liée par des conventions en date de 1817.

Les concessions de la France viennent encore justifier cet exercice inqualifiable de la police des mers, à l'égard des peuples naissants de l'Amérique du Sud. Les Anglais, on le sait, inspectant sans aucune réciprocité tout le cabotage du Mexique, de Guatemala, du Brésil, de Buenos-Ayres, tiennent le continent méridional de l'Amérique dans une sorte de blocus commercial dont ils savent tirer parti.

La France a donc fait descendre la protection de sa marine marchande à celle des Brésiliens ou de la république Argentine.

Un autre effet désastreux de la convention relative au droit de visite, c'est qu'elle devient un *puissant obstacle à l'établissement et à la reconnaissance du droit des neutres*, droit sacré et admis depuis un demi-siècle par toutes les nations du continent, et toujours repoussé par la politique de l'Angleterre. Quand la philanthropie pour la race noire occupe une si grande place dans les préoccupations des hommes d'État, ne serait-ce point le cas d'en garder un peu pour la race blanche? et l'Angleterre ne rendrait-elle pas un plus

grand service au monde entier en reconnaissant ce droit incontestable des nations civilisées?

Joignez, en effet, le droit de visite en temps de paix, à la violation du droit des neutres en temps de guerre, et voyez ce qui reste d'indépendance maritime aux peuples du continent.

Supposez maintenant que la guerre éclate : aux premières hostilités, le cabinet de Londres, qui maintient avec tant d'ardeur toutes les pratiques des temps barbares, n'abuserait-il pas de ce droit de visite à l'égard des neutres; n'est-ce pas, nous le demanderons, un blocus étendu à toutes les mers du globe?

Aux premières contestations entre l'Angleterre et ses voisins, avant toute déclaration de guerre, l'on sait que le cabinet britannique envoie des ordres cachetés de faire main basse sur la marine marchande de l'ennemi. Autrefois on se prévenait, on donnait un délai au commerce; aujourd'hui, rien de semblable. Le droit des gens maritime a reculé vers la barbarie, aux règles de la politique anglaise. Depuis la guerre de sept ans, où toute notre marine marchande fut surprise et

capturée, cela est passé en habitude ; il n'y a même plus de réclamation, et la saisie préalable des vaisseaux napolitains, en 1840, prouve que l'on s'inquiète fort peu du respect des formes.

Jugez alors si le droit de visite ne fournira pas à la Grande-Bretagne, en temps de guerre, des facilités extraordinaires pour opérer ses confiscations ? Comment prévenir à temps notre marine marchande ? quel genre de résistance nous restera-t-il, ou quel moyen d'échapper, si nos vaisseaux prennent l'habitude de mettre en panne au coup de canon des croiseurs anglais sous prétexte de la traite des noirs et du droit de visite ?

La convention du 30 novembre 1831 nous semble donc la blessure la plus cruelle et la plus profonde faite à notre indépendance depuis un siècle.

Si nous pénétrons dans l'examen détaillé des articles de cette convention développée par celle du 22 mars 1833, afin de savoir ce qu'elle renferme d'habileté, d'une part, et d'imprévoyance de l'autre :

Les articles 1 et 2 du traité, spécifient l'exercice du droit de visite réciproque, 1° le long de

la côte occidentale d'Afrique depuis le cap Vert jusqu'au 1^er^ degré de latitude sud, et jusqu'au 30^e^ de longitude ouest; 2° tout autour de l'île de Madagascar, dans une zone d'environ vingt lieues de largeur; 3° à la même distance des côtes de Cuba, de Porto-Ricco et du Brésil; c'est-à-dire qu'il accorde aux croiseurs anglais la faculté de prendre connaissance de notre commerce et de nos affaires en face de toutes nos colonies, celles de la Guyane, des Antilles, du Sénégal et de Bourbon. On peut dès lors affirmer qu'en réalité les trois quarts de nos navires marchands sont visités par la police britannique, tandis que la proportion est inverse pour la marine marchande britannique; il n'y a donc aucune parité dans les entraves de la croisière.

L'article 3 de la convention spécifie que le nombre des bâtiments à investir pourra n'être pas le même pour l'une et l'autre nation.

La politique anglaise s'est contentée de faire admettre le principe de l'inégalité des navires de la croisière; cette clause a été acceptée; elle portera ses fruits : elle conduira tôt ou tard à laisser à l'Angleterre la police exclusive des mers.

Cette clause de l'inégalité du nombre de bâtiments croiseurs a reçu une application dans les traités subséquents signés avec le Danemark et la Sardaigne, conforme à celui de la France, auquel on se réfère. L'Angleterre reste maîtresse de fixer le nombre de ses vaisseaux, et les rois de Danemark et de Sardaigne doivent demander des mandats pour leurs croiseurs, qu'ils sont libres de désigner; clause évidemment dérisoire, attendu que si les navires sardes subissent la visite, qui a jamais entendu parler d'une croisière sarde sur la côte d'Afrique ou ailleurs? Il n'y a donc, comme on le voit encore, aucune réciprocité, et l'Angleterre s'est emparée de la police des mers, sur les marines du second ordre, en leur imposant pour modèle le traité français. Fatale condescendance qui fait, qu'en abdiquant nos droits, nous nuisons aux nations amies, au lieu de les défendre et de les protéger.

Si nous rapprochions maintenant ce qui se passe, en ce moment, aux deux bouts du monde, comment serait-il possible de croire à la philanthropie du gouvernement anglais, et à l'innocence des lois qu'il propose, sous prétexte de réprimer

la traite, si l'on considère que présentement il ouvre à coups de canon les frontières d'un peuple qui se préserve de leurs drogues mortelles, par des lois de douane? nous le demanderons : où est la différence entre l'esclavage et cette manière d'agir, puisque la contrebande même ne leur suffit pas?

Nous n'avons raisonné jusqu'ici que dans la supposition où l'exercice du droit de visite resterait dans les limites légalement convenues; mais si nous parlons des abus inévitables, d'autant plus irritants qu'ils s'exercent de puissance à puissance, et qu'on pourra toujours les considérer comme des insultes de pavillon, comment se fait-il qu'un navire de guerre français ait pu être visité sur la côte du Sénégal, et que des nègres libres, destinés au recrutement colonial, aient été considérés comme des esclaves par des croiseurs anglais?

Nous croyons ces faits plus que suffisants pour démontrer d'une manière incontestable tout ce qu'ont eu d'impolitique, d'imprévoyant et d'antinational, les traités de 1831 et de 1833, et même celui de 1841, bien qu'il n'ait point été consenti par les Chambres à cause de l'atteinte qu'il nous

porte. Et combien aussi les conséquences en seraient graves si ces traités étaient maintenus; et, selon nous, tellement graves, qu'ils obligeraient la France, et avec elle toutes les nations du globe, à se mettre en mesure de pouvoir reprendre tôt ou tard, dans une guerre gigantesque, leur indépendance méconnue; et conséquemment à rougir de leur sang toutes les mers du monde, c'est-à-dire jusqu'à ce qu'elles aient rétabli la marine du droit commun, et frappé, comme un abus révoltant, le despotisme de la marine exclusive.

Et, en définitive, si nous rappelons que nous avons dit :

Page 2, quelle était la situation politique des puissances continentales européennes vis-à-vis de l'Angleterre;

Page 4 et suivantes, le mode qu'avait suivi la Grande-Bretagne pour constituer sa marine et conséquemment tout ce que renfermait de puissance et d'énergie l'acte de navigation;

Pages 21 et 22, la force relative et comparative de toutes les marines européennes;

Pages 23 et 24, le chiffre et le nom des colonies anglaises;

Pages 25 et 26, les colonies enlevées par l'empire britannique aux puissances européennes;

Pages 26 à 30, les colonies que possèdent aujourd'hui les différents États du continent;

Page 30, les premières conséquences qu'il fallait en déduire;

Page 32, les trois questions préjudicielles à examiner : la première, page 66; la seconde, page 68, et la troisième, page 330;

Page 33, ce que l'on doit entendre par une marine du droit commun;

Page 38, ce que l'on doit entendre par une marine exclusive;

Page 40, les différences qui existent entre la puissance maritime du droit commun et la marine exclusive;

Pages 69 et 70, la désignation et la force des populations des puissances continentales frappées par l'Angleterre, savoir : le Portugal, page 71; l'Espagne, page 94; la France, page 112; la Hollande, page 153, le Danemark, page 174; la Suède, page 181 : les villes anséatiques, page 194; la Prusse, page 204; la Russie, page 229; l'empire ottoman, page 271; l'Autriche, page 292;

les Deux-Siciles, page 312; la Sardaigne, p. 326; et enfin l'examen des traités de 1831, de 1833 et de 1841, en raison de l'extension qui en a été la conséquence, page 338 et suivantes.

Ainsi l'on voit, en résumé, par les différentes questions que nous venons d'examiner, et que nous avons cru, pour obtenir tout à la fois plus de concision et plus de clarté, devoir rappeler d'une manière sommaire; que ces questions se réduisent à savoir :

Si les 30 millions d'habitants dont se compose la population de l'Angleterre peuvent politiquement et commercialement régir, gouverner et ou mettre en Europe des États dont les populations s'élèvent à 210 millions, lorsque leur situation géographique, et notamment les produits de la terre qu'ils habitent, existent dans des quantités multiples et supérieures à ceux dont peut disposer l'empire britanique?

Nous savons à cet égard que l'on regardera comme un élément de prospérité un budget *de 1 400 millions*, les travaux qui en sont la conséquence, la transformation de Paris en une ville industrielle, et des rentes 5 pour 100 à 125 fr.

Mais que la prospérité matérielle et l'accroissement de richesse que l'on nous vante, et que nous admirons avec trop de complaisance, ne nous rendent pas indifférents aux dangers de l'avenir.

Songeons que l'on a déjà vu une civilisation s'éteindre au moment même de la plus brillante prospérité; songeons que c'est à l'époque de sa plus grande puissance matérielle, de sa plus grande richesse, que la civilisation romaine a été saisie par la mort.

Quand la barbarie renversa l'empire romain, tout le monde sait que ce n'était plus qu'un cadavre depuis longtemps abandonné par la vie.

Au III^e^ siècle de notre ère, lorsque déjà on pouvait entendre au loin le pas des barbares qui venaient célébrer les funérailles de l'empire décédé, Tertullien vantait les progrès matériels de la civilisation romaine dans des termes qui s'appliquent d'une manière frappante à notre état social, à cette

prospérité qui nous aveugle et dont nous paraissons si fiers :

« Certes, disait-il, le monde devient chaque « jour plus orné et plus magnifique. Aucun de « ses recoins n'est resté inaccessible; tous sont « connus, fréquentés, tous sont le théâtre ou « l'objet d'affaires. Cherchez les déserts naguère fameux, des fraîches campagnes les recouvrent; le « champ dompte la forêt, la bête fauve fait retraite « devant les troupeaux d'animaux domestiques; « on ensemence le sable, on broie la pierre, on « transporte les marais en terre ferme; il y a « plus de villes maintenant qu'il n'y avait jadis « de maisons. Qui redoute encore une île? qui « frémit devant un écueil? On est sûr de trouver « partout une habitation, partout un peuple, un « État, partout la vie. Nous écrasons le monde « de notre poids. »

Et cette glorieuse apologie était l'oraison funèbre d'un monde qui déjà n'était plus. Au moment même où Tertullien écrivait ces mots, une voix vengeresse éveillait les barbares dans leur campement du Danube et leur criait : « Levez-vous, « races opprimées, vous que Rome sacrifie dans

« les cirques, à ses spectacles, et venez assouvir « votre vengeance. »

Assurément notre situation n'est pas identique, et nous pensons que notre civilisation, plus heureuse que celle de Rome, tient son sort entre ses mains.

Mais ce qui nous frappe, c'est la politique de notre gouvernement; l'attitude des États qui nous environnent, cette lutte incessante, tantôt vive, tantôt muette qui nous poursuit sans relâche; et en définitive des populations armées sans nécessité et une marine exclusive qui ne s'en est jamais séparée.

Là se terminent et doivent se terminer nos réflexions, persuadé que nous sommes que la France est encore maîtresse de son avenir et puissante pour le bonheur du monde, mais avec d'autres combinaisons dans la constitution de sa puissance militaire, et surtout avec un autre ordre d'idées dans ses rapports extérieurs.

FIN.

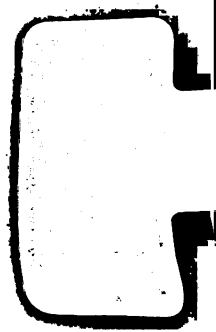
PRINCIPAUX OUVRAGES

QUI ONT CONCOURU

A LA COMPOSITION DE CE MÉMOIRE.

Encyclopédie méthodique..... »
Histoire philosophique des établissements et du commerce européen dans les deux Indes..... »
Conjectures raisonnées sur la situation du système politique de l'Europe, par Favier..... 1793
Voyage en Espagne. Tableau de cette monarchie..... 1788
L'Administration du marquis de Pombal..... 1788
Mémoires secrets, par Joseph Gosani, citoyen français... 1793
Tableau politique, par Maurice Lévêque..... 1791
Révolution de l'empire ottoman, par Chénier, consul à Maroc..... 1789
Doutes sur la liberté de l'Escaut, par Mirabeau..... 1784
Nouveau voyage en Pologne, Russie, Suède et Danemark, par W. Coxe..... »
Histoire du commerce de la Russie, par J. B. Schæser... 1788
Histoire de la Russie, sous Pierre le Grand, par Voltaire.. »
Histoire des progrès de la puissance navale de l'Angleterre..... 1782
Histoire de la force de la Grande-Bretagne sous le règne de Georges III et des quatre règnes suivants, par Chalmers..... 1789
Essai sur l'état du commerce de l'Angleterre, traduit de l'anglais..... 1755
Précis du siècle de Louis XV, par Voltaire..... »
Considérations sur les finances de la France, par Forbonnais..... «
Mémoires de Maurepas, ministre de la marine sous Louis XV..... »

Mémoire sur la balance du commerce au moment de la révolution..... 1791
Le grand portefeuille politique, par M. Beaufort..... 1789
Corps universel du droit des gens, par Dumont..... »
Histoire du traité de Westphalie..... »
Recueil historique, par Rousset..... »
Recueil des principaux traités, par Martens..... »
Matériaux pour la statistique et l'histoire politique moderne, par C. G. Dohm..... »
Du droit public en Europe, par Mably..... »
Théorie des traités de commerce, par Bouchaud..... »
Statistique des colonies de l'empire britannique, par R. M. Martin, esq..... 1839
Abrégé de Géographie, par Adrien Balbi..... 1842
Dictionnaire des faits, ou les Tables de l'Histoire, par d'Harmonville..... 1843
Système maritime et politique des Européens..... 1797
Des libertés maritimes, par Arnould..... »
La liberté des mers, sans nom d'auteur..... 1797

ERRATA.

Page 34, au lieu de : à huit près, *lisez :* à deux près.
66, au lieu de : passons, *lisez :* si nous passons.
339, au lieu de : 74 colonies, *lisez :* 70 colonies.